4
84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

BR 58.3 des Bw Glauchau



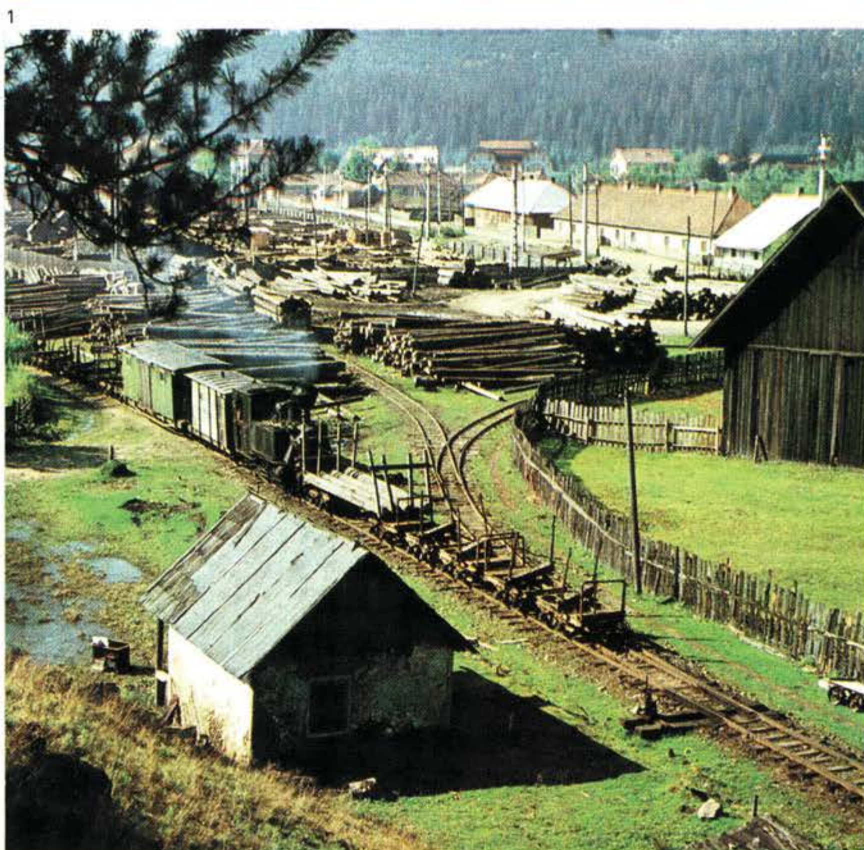
Mit der Schmalspurbahn in die Karpaten

Covasna, eine kleine Stadt am Fuße der Karpaten, gehört zu den landschaftlich schönsten Erholungsorten Rumäniens. Trotz moderner Hotels blieb der altertümliche Charakter dieser Kleinstadt weitestgehend erhalten. Seit 1890 dampft von hier aus eine 760-mm-spurige Waldbahn ins Gebirge. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 3 und 4 dieser Ausgabe.

1 Blick auf den Bahnhof Comandau. Die Lok 763.247 stellt gerade einen Zug zur Fahrt ins Gebirge zusammen.
2 Motordraisine im Bahnhof Comandau
3 Lok 764.349 in Comandau
4 Lok 763.247 auf der Bergstrecke
5 Lok 764.416 auf der Talstrecke bei Siclan

Bilder 1 bis 3: A. Wagner, Ebenshausen (September 1981)
Bilder 4 und 5: E. Ebert, Halle (Mai 1981)

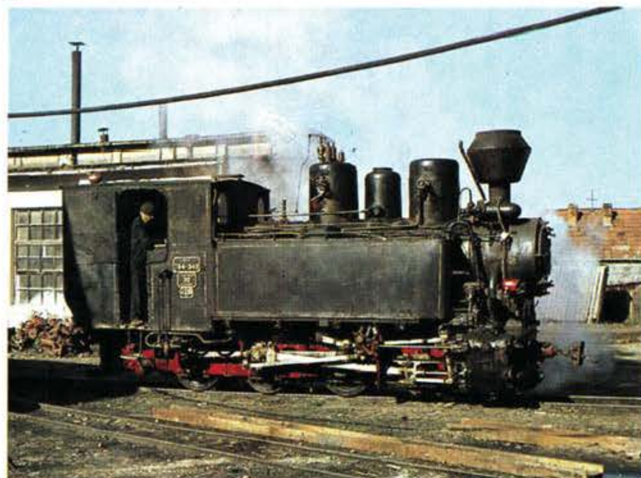
1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

4/84

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen	2
	DMV teilt mit; Anzeigen	34/35
tips	Eisenbahngeschichte in Archiven aufgespürt	33
literatur	Rezensionen	36

eisenbahn

international	Rumänische Waldbahn	3
kurzmeldungen	Ausland und DDR	5
	Lokeinsätze	15
fahrzeugarchiv	BR 58.30 des Bw Glauchau	6
poster	58 3047	9
historie	Die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn	11
mosaik	Sonderfahrt auf 600-mm-Spur	16
	Baureihe 56^{2-8}	18

modellbahn

historie	Entwicklung großspuriger Eisenbahnen	20
tips	Gebäude selbst gebaut	23
	Segmentdrehscheibe in $H0_e$	24
	Neue Kupplung für PIKO-Loks	29
	H0-Fahrzeuge aus eigener Werkstatt	3. US
anlage	Gartenbahn in Werdau	26
international	Wilder Westen in H0	28
mosaik	Güterwagen deutscher Eisenbahnen	30

Titelbild
Immer wieder entstehen zwischen Dresden und Bad Schandau im Elbsandsteingebirge reizvolle Fotos von der Eisenbahn. Nachdem hier bereits 1976 der elektrische Zugbetrieb eröffnet wurde, fahren inzwischen die Elloks von Bad Schandau bis zum im Rbd-Bezirk Greifswald befindlichen Bahnhof Löwenberg (Mark). Diese Aufnahme zeigt aber nur einen Nahverkehrszug, der zwischen Dresden und Schöna pendelt.
Foto: K. Brust, Dresden

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Nr. P48/84

Redaktionsschluß: 15. 3. 1984
Geplante Auslieferung: 18. 4. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR – 7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen …

Die Sächsische Semmeringbahn
Immer wieder ist in Fachzeitschriften, Büchern oder auf den Lokalseiten der Tageszeitungen im Raum Dresden die Bezeichnung Sächsische Semmeringbahn zu lesen. Verwundert ist man nur, daß sie einmal der ehemaligen Strecke 131 f (Dresden–) Freital-Birkigt – Possendorf, auch Windbergbahn genannt, und der Strecke Bad Schandau – Neustadt (Sa.) (–Bautzen) (KBS 314) zugesprochen wird. Lassen wir für jede Strecke einen kompetenten Autor für die Begründung zu Worte kommen: Im Buch „Die Windbergbahn" von J. Schubert (transpress-Verlag) finden wir: „… die Kurven des Geyer-Grabens durchfährt. Sie haben mit nur 85 und 91 Metern die engsten Radien der gesamten Strecke. Hier offenbart sich die Ähnlichkeit mit der Semmering-Bahn." Und D. Hesse schreibt in einer von der AG 3/62 des DMV herausgegebenen Festschrift „100 Jahre Eisenbahn Dürrröhrsdorf – Neustadt – Sebnitz – Bad Schandau": „Aufgrund der Streckenverhältnisse und der vielen Kunstbauten, wird die Strecke Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt (Sa.) oft als 'Sächsische Semmeringbahn' bezeichnet." Wo dieser vom Volksmund oder den früher an diesen Strecken beschäftigten Eisenbahnern geprägte Name zuerst aufgekommen ist, wird man kaum noch feststellen können. Andererseits kann meines Erachtens diese Bezeichnung in Publikationen nicht für beide Strecken eingesetzt werden. Die Semmeringbahn der ÖBB steigt von Gloggnitz nach Semmering auf einer Länge von 28,5 km um 455 m und fällt dann bis Mürzzuschlag auf 13,6 km um 215 m. Diese Strecke führt über 16 Viadukte mit Längen von 25 bis 288 Metern und durch 17 Tunnel sowie zwei Galerien mit 4609 m Gesamtlänge.

Die Sebnitztalbahn von Bad Schandau nach Neustadt (Sa.) steigt von Goßdorf-Kohlmühle nach Krumhermsdorf auf einer Länge von 16,5 km um 267 m und fällt dann bis Neustadt (Sa.) auf 6,1 km um 72 m. Vernachlässigt man die Elbbrücke bei Bad Schandau, da sie nicht gebirgstypisch ist, so durchfährt der Zug mit Eintritt ins Gebirge bei Rathmannsdorf sieben Tunnel mit 983 m Gesamtlänge, er rollt über zwei große Viadukte bei Sebnitz und über weitere 28 größere und 41 kleinere Brücken. Die Windbergbahn kletterte von Freital-Birkigt bis zum Bahnhof Kleinnaundorf auf 7,8 km um 149 m. Auf den folgenden 4,9 km blieb die Höhe über NN zwischen +299 und +307 Metern. Tunnel und Viadukte gab es nicht. An der Strecke waren nur wenige Brücken als Straßenüberführung, jedoch wie bereits erwähnt, zahlreiche Abschnitte mit engeren Kurvenradien wie die Semmeringbahn, vorhanden. Nach all diesen Vergleichen kann festgestellt werden, daß der Sebnitztalbahn der Name „Sächsische Semmeringbahn" berechtigt zusteht, wenn man noch die vielen Stütz- und Böschungsmauern analog der Semmeringbahn betrachtet.
H. Thieme, Dresden

Leser fragen …

Wer hilft uns?
Der aus zweiachsigen Personenwagen bestehende Traditionszug soll durch einen Einheits-Durchgangswagen der 4. Klasse ergänzt werden. Solche Wagen sind, wenn überhaupt, nur noch als Bahndienstwagen bei der DR im Einsatz. Erkennbar sind sie an mindestens sieben 600 mm breiten Abteilfenstern und einem 450 mm breiten Abortfenster (vgl. Skizze vom Cid-26[*]), Maßstab 1:87).
In den offiziellen Unterlagen über die Bahndienstwagen wird diese Bauart nicht besonders ausgewiesen. Wer einen solchen Wagen findet, teilt bitte so schnell wie möglich die Wagennummer, den Standort und ggf. den angeschriebenen Nutzer der Redaktion mit.
wh.

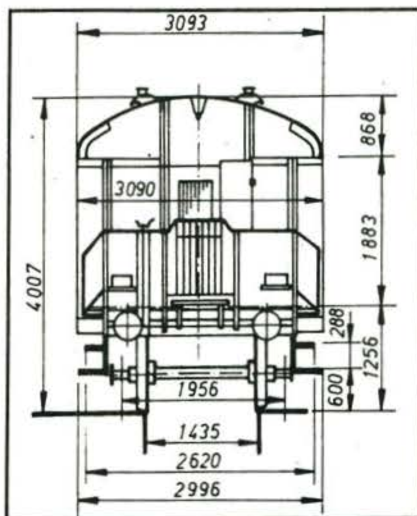
*) Cid – zweiachsige Durchgangswagen, die nach der Abschaffung der 4. Klasse im Jahre 1928 in die 3. Klasse umgezeichnet oder umgebaut wurden.

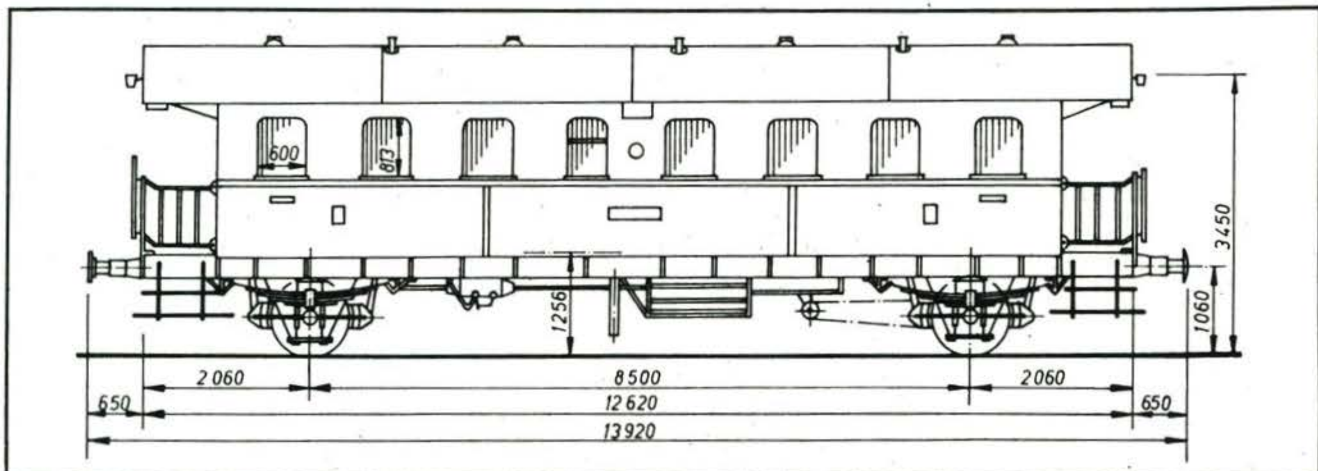
Leser schreiben …

Fünf Jahre Schüler-AG
Anläßlich des fünfjährigen Bestehens organisierte die Schülerarbeitsgemeinschaft 7/63 Heudeber des DMV vor mehreren Wochen eine Exkursion nach Dresden und Zittau. Dabei hatten die Teilnehmer Gelegenheit, die Deutsche Reichsbahn genauer kennenzulernen, wozu Besuche der Zittauer Schmalspurbahn und des Bw Zittau gehörten. Über die Entwicklung der bald 150 Jahre alten Eisenbahn erfuhren wir Schüler viel Wissenswertes im Verkehrsmuseum Dresden. Unserer Bitte, die große Modellbahnanlage vorzuführen, wurde entsprochen. Dafür an die Kollegin Kießling und den Kollegen Scheffler ein herzliches Dankeschön!
Anschließend überzeugten sich unsere Mitglieder von dem hohen Verantwortungsbewußtsein, der strikten Disziplin und dem Ernst, mit dem die Pioniereisenbahner in Dresden ihre wirklich nicht leichte Aufgabe in der Freizeit lösen.
Besonders erfreut waren wir über die Gastfreundschaft in der Jugendherberge Oberoderwitz. In Oberoderwitz fand ein Erfahrungsaustausch mit den Mitgliedern der AG 2/21 statt.
Die Schüler der AG 7/63

Leser antworten …

Unlängst bat uns ein Modellbahnfreund mitzuteilen, wie lang alle Tunnelanlagen der DR sind. Da es sich dabei um eine allgemein interessierende Frage handelt, haben wir uns entschieden, die Antwort zu veröffentlichen: Insgesamt existieren bei der DR 62 Tunnel mit einer Länge von 16 748,5 m. Das längste Bauwerk ist der 3039 m lange Brandleite-Tunnel, das kürzeste ist 29 m lang und befindet sich zwischen Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof und Annaberg-Buchholz oberer Bahnhof.
B. Kuhlmann, Berlin





Rudolf Heym (DMV), Suhl,
Eckhard Ebert, Halle und
Matthias Nieke, Lützen

Die rumänische Waldbahn von Covasna nach Comandau

Am Fuße der Karpaten nordöstlich von Brasov liegt das Städtchen Covasna.

Im Jahre 1891 erhielt Covasna durch die kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen (kkStB) einen regelspurigen Bahnanschluß. Damals wurde die Strecke Sfintu Gheorghe – Covasna (ungarisch: Sepisszentgyörgy – Kovaszna; noch heute ist hier ein großer Teil der Bevölkerung ungarischer Abstammung) eröffnet.

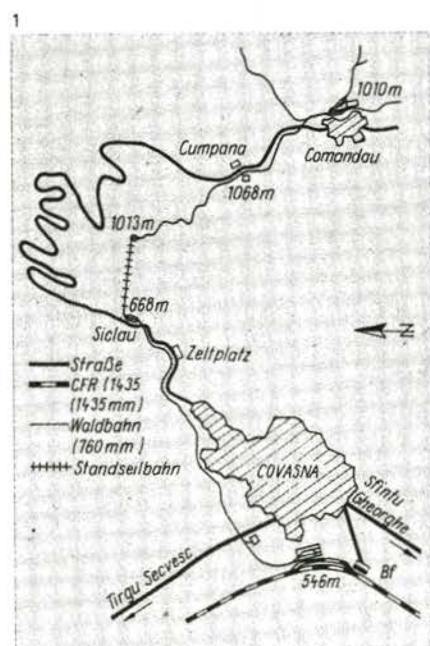
Da in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts der Abbau des wertvollsten Rohstoffs Holz gewaltig vorangetrieben wurde, errichtete man überall Waldbahnen, die den beschwerlichen Fuhrwerktransport weitgehend ablösten. Hauptunternehmer war die ungarische Vereinigung der Siebenbürger Waldbahnen (Erdely Erdöipar). Diese Gesellschaft baute und betrieb unzählige schmalspurige Holzabfuhrbahnen in Siebenbürgen. Ihre Lokomotiven bezog sie u. a. von Krauss in München bzw. Linz, von der Lokfabrik in Wiener Neustadt oder aus Budapest. Interessant ist, daß im ersten Weltkrieg sogar zwei sächsische IV K nach Siebenbürgen kamen und auf den Waldbahnen Dienst taten. Es waren dies die IV K 123 und 174, die bei den Siebenbürger Waldbahnen die Nummern 3 und 4 (zweite Besetzung) erhielten. Nach dem zweiten Weltkrieg gelangten sie nach Ungarn und liefen dort noch bis 1964 in Nagybatony als Werklokomotiven.

Um 1890 begann das ungarische Waldbahnunternehmen mit dem Bau einer 760-mm-spurigen Strecke, die von Covasna (546 Meter ü. NN) nach Comandau (1010 Meter ü. NN) führen sollte. 1892 wurde der erste 6 Kilometer lange Abschnitt vom Regelspurbahnhof Covasna in Richtung Gebirge eröffnet. Auf dieser Bahn gab es auch Personenverkehr, um hauptsächlich den Zubringerverkehr vom Ort zum Regelspurbahnhof zu übernehmen. Diese Linie war gleichzeitig die erste öffentliche Schmalspurbahn mit Personenverkehr in Siebenbürgen. Weitaus schwieriger gestaltete sich aber der Weiterbau der Holzabfuhrbahn in das Gebirge. Gleich hinter dem Ortsausgang führt die Bahn in das Valea Zinelor hinein, was soviel wie Tal der Naturschönheiten bedeutet. Hier schlängelt sich die Trasse am nördlichen Talhang entlang, immer in sicherer Höhe über dem hochwassergefährdeten Grund. Nach 9 km bei Siclau sind schon 686 m Höhe ü. NN erreicht. Rechts und links türmen sich die Hänge scheinbar unendlich hoch.

Standseilbahn war unumgänglich

Da es von hier aus sehr schwierig geworden wäre, mit einem normalen 760-mm-Gleis bei einigermaßen erträglicher Steigung Comandau zu erreichen, entschlossen sich die Techniker zum Bau einer Standseilbahn. Die Voraussetzungen waren günstig: Der östliche Berghang hat eine gleichmäßige Neigung von rund 1:4, was komplizierte Dammschüttungen am Hang überflüssig machte. Die Bergstation befindet sich in 1013 m Höhe ü. NN. Auf einer Länge von 1236 m konnten so 327,27 m Höhe überwunden werden. Fördernd für diese Lösung wirkte sich auch die Tatsache aus, daß die Lasten ja ausschließlich talwärts rollen sollten. Dies ermöglichte von vornherein den Schwerkraftbetrieb, das heißt, der beladene Holzwagen zieht zu Tal rollend den unbeladenen bergauf. Um die Standsicherheit der teilweise recht hoch beladenen Wagen zu gewährleisten, wurde die Standseilbahn regelspurig angelegt. Die Transportbühnen laufen auf zwei Drehgestellen, die Hauptrahmen bestehen aus Stahl und der Rest aus Holz.

1



2



1 Lage der Waldbahn zwischen Covasna und Comandau (unmaßstäblich).

2 Ein unbeladener Schemelwagen ist in Siclau soeben durch das Pferd auf die Fahrbühne gezogen worden.

Zeichnung und Bild 2: R. Heym, Suhl

Pferde helfen beim Rangieren

In der Berg- und Talstation werden noch heute Pferde zum Rangieren benutzt.

Die vorhandenen und sehr beengten Gleisanlagen zwangen teilweise zu sehr kleinen Kurvenradien, so daß hier anstelle der Lokomotive ein Pferd die Rangierarbeiten übernehmen muß. Für diese Zwecke trägt das Rangierpferd ein Geschirr mit einer etwa 5 m langen Kette, die am hinteren Ende mit einem spitzgeschmiedeten Haken versehen ist. Er wird von den Rangierern kurzerhand in das Holz der Ladung gehakt oder in die Kupplung gehängt, und das Pferd zieht an. Pferd und Rangierer sind bei ihrer Arbeit so gut aufeinander eingespielt, daß das Zerlegen eines 6 bis 8 Wagen starken Zuges in einer halben Stunde erledigt ist. In der Zwischenzeit nimmt die Dampflok aus dem Gebirgsbach mit dem Injektor Wasser.

Von der Bergstation aus windet sich die Strecke noch einige Kilometer in steiler Hanglage bergauf, um dann auf der Hochebene bei Cumpana mit 1068 m ü. NN den höchsten Punkt zu erreichen. Von dort geht es immer neben der Straße her leicht bergab bis Comandau (1010 m ü. NN), das am Streckenkilometer 19 liegt.

In Comandau befindet sich ein großer Holzausformungsplatz. Die Bahn hat hier ihre Hauptanlagen. Von den Anlagen her ist noch gut erkennbar, daß Comandau einmal das Zentrum eines ausgedehnten, rund 90 km langen Waldbahnnetzes war. Auch heute zweigen

hier noch die Stichbahnen zu den Holzeinschlagstellen ab.

Raubbau in den Wäldern

Als Siebenbürgen 1920 dem Königreich Rumänien zugesprochen wurde, gingen sämtliche Waldbahnen in private Hand über. Nach wie vor waren die Bahnen das einzig sichere Verkehrsmittel im unwegsamen Gebirge. Wetterfeste Straßen über die Karpaten gab es damals nicht. Der weitere Ausbau des Waldbahnnetzes um Comandau wurde vorangetrieben. Der Lokomotivbestand bewegte sich zwischen 20 und 30 Maschinen. Rücksichtsloses Abroden der Wälder sorgten für hohe Transportleistungen auf den einzelnen Bahnen. Die fürstlichen und gräflichen Eigentümer erzielten riesige Gewinne, doch gleichzeitig entstanden tiefgreifende Schäden in der Natur. Nicht zuletzt sind die alljährlichen, zum Teil verheerenden Hochwasser in Rumänien auch Folgen des Raubbaus an Holz, denn riesige kahle Gebirgshänge halten kaum einen Tropfen Wasser zurück.

Nach der Befreiung des Landes im Jahre 1944 wurden die Bahnen enteignet und 1948 zur CFF (Caile Ferate Forestiere) vereinigt. Die Lokomotiven erhielten aufgrund eines neuen Nummernsystems, das auch die Rumänischen Eisenbahnen (CFR) verwendete, andere Bezeichnungen.

Mit der fortschreitenden Entwicklung des Landes wurde der Straßenbau im Gebirge vorangetrieben, was sich für manche Bahn negativ auswirkte. Bei den schweren Hochwassern im Jahre 1970 wurden verschiedene Teilstrecken des Netzes um Comandau total zerstört. So blieb mit der Linie Covasna–Comandau eigentlich nur der Torso eines einst weitverzweigten Systems von Waldbahnen erhalten – wenn auch vielleicht das interessanteste Stück Schmalspurbahn in ganz Siebenbürgen

Die Lokomotiven

Abgesehen von den sächsischen Fremdlingen waren auf dem Waldbahnnetz immer einfache zwei-, drei- oder vierfach gekuppelte Tenderloks im Einsatz. Auch heute bilden die Standard-D-Kuppler aus der Maschinenfabrik Resita oder die älteren Budapester Typen das Rückgrat des Betriebes. Es sind vorhanden: 764 349 (meist auf der Talstrecke), 764 416 (meist auf der Talstrecke) und 764 455 (Reservelok in Comandau). Dazu kommen die 763 218 (abgestellt in Covasna) und 763 247 (meist auf der oberen Strecke).

Die 763 247 dürfte wohl die interessanteste Maschine sein. Es handelt sich um eine 2'C n2t (!), die 1916 bei Krauss in München mit der Fabriknummer 6968 gebaut wurde.

Das Nummernsystem soll hier noch kurz erläutert werden: Eine Lok der Reihe 764 hat 760 mm Spurweite und 4 Treibachsen. Die folgenden Ziffern bezeichnen die Ordnungsnummer. Allerdings tauchen auch teilweise noch Nummern des vor 1918 gültigen Bezeichnungsschemas auf.

In Covasna rangiert auf den Regelspur-Werkgleisen ein weiteres Unikum. Es handelt sich hierbei um eine kleine Bn2t mit der Nummer CFN 2-302. Diese Lok ist ebenfalls Eigentum der Forstwirtschaft und macht den Eindruck eines Eigenbaus aus Teilen von Schmalspurlokomotiven.

Die Wagen

Eingesetzt sind ausschließlich Rollschemel mit sehr kurzem Achsstand. Für den Transport von Langholz bildet die Ladung selbst die Verbindung zweier Drehschemel. Einige Schemel sind durch fest aufgesetzte Verbindungsbalken zu vierachsigen Rungenwagen umgebaut worden, auf denen fertig verarbeitete Bretter transportiert werden, da ein Teil des Holzes direkt in Comandau verarbeitet wird. Für die Holzfäller und andere Beschäftigte verkehren einfache Eigenbauwagen, die oft auf der Basis zweier Rollschemel entstanden.

Der Betriebsablauf

Werktags fährt morgens gegen 7 Uhr und mittags gegen 12 Uhr in Covasna je ein Leerzug zur Standseilbahn ab. Etwa zur gleichen Zeit setzt sich in Comandau ein beladener Zug in Bewegung. An der Standseilbahn erfolgt dann der Wagenaustausch. Über telefonische Absprachen und Klingelzeichen werden die einzelnen Bewegungen koordiniert. An der Ausweichstelle auf halber Höhe befindet sich ein Kontrollposten, der den Zugverkehr überwacht.

Sind alle beladenen Wagen unten bzw. die leeren oben, fahren die Züge in umgekehrter Richtung.

3



Bereits am Rand abgestellt war zum Aufnahmezeitpunkt (Mai 1981) die Lok 763 218 in Covasna.

4



Die regelspurige Waldbahnlok CFN 2-302 in Covasna am 28. Mai 1981.
Bilder 3 und 4: M. Nieke, Lützen

Quellenangaben

(1) Weisbrod, M.; Petznick, W.: Dampflokarchiv 4; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981.

(2) Lacriteanu, S.; Pontremoli, P.: Roumania: The Covasna incline and forestry lines, Continental Railway Journal.

Der rote Zeiger sowjetischer Bahnhofsuhren

Zeitzonen und Schienenverkehr

Freiherr von Zach, der in der Sternwarte Seebergen bei Gotha tätig war, führte 1798 die „Mittlere Ortszeit", auch „Normalzeit" genannt, ein. Daraufhin entstanden weitere mittlere Ortszeiten wie die Pariser, die Warschauer und die Berliner Zeit. Sie wurden später in den Telegrafenverkehr und dann auch in die Fahrpläne der ersten Eisenbahnen aufgenommen. Ab 1848 gab es die Greenwicher Zeit und für die Schweiz ab 1853 die Berner Zeit. Im Eisenbahnverkehr ergaben sich aufgrund dieser Ortszeiten oft groteske Situationen. Ein abschreckendes Beispiel war das Gebiet um den Bodensee; hier existierten fünf verschiedene mittlere Ortszeiten. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika, deren Schienennetz sich bis 1873 – Alaska ausgenommen – schon über 50 Längengrade ausgedehnt hatte, existierten sogar 71 Eisenbahnzeiten. Außer dem ständigen Ärgernis für die Reisenden beeinträchtigte ein solcher Zustand die Verkehrssicherheit erheblich.
Am meisten befürworteten daher die Eisenbahngesellschaften den Wegfall der vielen verwirrenden Normalzeiten. Zunächst schlugen 1869 die Amerikaner Dowd und Pierce ein Stundensystem mit festem Anfangsmeridian vor. Im Rahmen der Eisenbahnkonferenzen vom 11. und 18. April 1883 stellte der Vorsitzende der „American Railway Association", W. F. Allan, den Antrag, auf dem amerikanischen Kontinent fünf Zeitzonen zu schaffen. Allan ging vom Greenwicher Nullmeridian aus und teilte die Zonen in „Intercolonial Time", „Eastern Time", „Central Time", „Mountain Time" sowie „Pacific Time" als gleichmäßige Abschnitte zwischen 60 und 120 Grad westlicher Länge ein. Dieser Antrag wurde in New York beschlossen und seine praktische Einführung zum 18. November 1883 festgelegt. In anderen Ländern, hauptsächlich in Europa, vergingen noch etwa 30 Jahre, bis solche Zeitzonen angewendet wurden, z. B. für die „Mitteleuropäische Zeit" (MEZ), die eine Stunde gegenüber der Greenwich Mean Time (GMT) vorgeht. Ab 1893 wurde die MEZ für das damalige Deutsche Reich und für Italien bindend. Die GMT ist heute lediglich noch in der Republik Irland verbindlich. Selbst Großbritannien hat sich 1968 der MEZ angeschlossen.
Nach „Osteuropäischer Zeit" rechnen die Republik Finnland, die Sozialistische Republik Rumänien, die Volksrepublik Bulgarien und der westliche Teil der Sowjetunion.
1930 nahm der Oberste Sowjet der UdSSR ein Dekret an, das für das Territorium der Sowjetunion eine Einteilung in elf Zeitzonen vorsah. Die Differenz pro Zone beträgt je eine Stunde. Zone 2 bezeichnet man nach der in ihr liegenden sowjetischen Metropole als „Moskauer Zeit". Sie ist auch insofern besonders wichtig, weil sie für den gesamten Zugverkehr der SŽD gilt. Die Moskauer Zeit wird an den Uhren aller größeren Bahnhöfe, ob nun Minsk, Gorki, Taschkent, Irkutsk oder Chabarowsk, durch einen roten Zeiger markiert. Er ist jetzt ebenso ein Bestandteil der Bahnhofsuhren entlang der BAM.
Übrigens verläuft der Bezugsmeridian der MEZ, d. h. 15 Grad östlicher Länge, genau durch Görlitz. Dort befindet sich ein Meridiandenkmal. Die Uhren im Bahnhof Görlitz zeigen demnach die exakte MEZ an. Die Abweichungen von dieser wahren Ortszeit sind sogar auf dem Gebiet unserer Republik teilweise erstaunlich.
Im Bereich Flughafen Berlin-Schönefeld, Berlin Ostbahnhof, Berlin-Lichtenberg beträgt die echte Zeitdifferenz 5,8 Minuten, im Potsdamer Hbf 7,7 Minuten, in Halle (Saale) schon 12,1 Minuten, in Wismar 14,2 Minuten und im Bahnhof Meiningen schließlich 18,3 Minuten.
Kau.



Straßenverkehrszeichen auch als Signale bei der Bahn?

Nicht nur bei der DR (Signal Zs 9), sondern auch bei den Belgischen Staatsbahnen (SNCB) werden aus dem Straßenverkehr bekannte Zeichen als Zusatzsignale zu Hauptsignalen angewendet. U. B. z. ein Signal der südlichen Ausfahrgruppe des Bahnhofs Brüssel Nord, dessen Zusatzsignal es als für das links von ihm liegende Gleis gültig kenntlich macht. Die Situation bedarf dieser besonderen Kennzeichnung analog der DR-Schachbretttafel, da beim Linksbetrieb der SNCB Hauptsignale im Regelfall links vom Gleis stehen.
Text und Foto: L. Habrecht, Berlin



Neues Tatra-Werk in Prag

Als Ersatz für das Tatra-Werk in Praha-Smichov, das zu klein geworden ist, wird in der ČSSR ein neues Werk in Praha-Motol gebaut. In der neuen Produktionsstätte, in der 2000 Arbeitskräfte tätig sein werden, sollen ab 1990 jährlich 1650 Straßenbahnwagen gefertigt werden.
me

Rekonstruktion des Grenzübergangs Rusevce – Rajka

Im ČSD-Kursbuch von 1969/70 gab es sie noch, die Strecke 36 Bratislava – Petržalka – Rusovce. Im internationalen Verkehr diente sie damals nur noch Saisonzügen. Diese Verbindung wird in den nächsten Jahren zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Als eine leistungsfähige Magistrale dient sie dem Güterverkehr zwischen Bratislava und Rajka (MÁV) sowie Hegyeshalom. Die Funktion der alten stählernen Fachwerkbrücke über die Donau, die z. Z. auch noch dem Straßenverkehr dient, wird eine doppelstöckige Konstruktion übernehmen. Auf dem oberen Stockwerk ist eine Autobahntrasse vorgesehen.
Sch.

Neues Signal bei der DR eingeführt

Einen ganz besonderen Service für Eisenbahn-Fotografen bietet die DR seit wenigen Wochen an landschaftlich reizvollen Strecken!
Durch ein neues Signal, das als So 99 in das Signalbuch aufgenommen wurde, werden die Dampflokführer veranlaßt, schneller oder langsamer zu fahren. Wie das Foto zeigt, wird hier gefordert, Dampf zu geben, um die nötige Geschwindigkeit zu erreichen.
Damit wird den Fotografen die Möglichkeit geboten, echte Dampflokatmosphäre einzufangen.
Also, liebe Fotofreunde, beachten Sie die Fotostandpunkte, die von der DR in Zusammenarbeit mit dem DMV ausgewählt wurden!
Foto: G. Paul, Hoyerswerda

Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis

Die Baureihe 58.30 des Bw Glauchau

Die Deutsche Reichsbahn rekonstruierte von 1958 bis 1962 im Raw „7. Oktober" Zwickau 56 G 12-Lokomotiven zu leistungsstarken Güterzugloks mit der neuen Baureihenbezeichnung 58.30. Bis zum Jahre 1970 waren diese Maschinen dann ausschließlich in den Bahnbetriebswerken (Bw) Dresden-Friedrichstadt, Leipzig-Engelsdorf und Gera beheimatet.

Mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Leipzig und Dresden am 30. Mai 1970 konnten die in Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf beheimateten 58er umgesetzt werden. So wurden die Engelsdorfer Loks an die Rbd Erfurt abgegeben, die Dresdner blieben in der Heimat-Rbd und fanden in Westsachsen, vorwiegend im Bw Glauchau, eine neue Heimat.

Noch waren sie unentbehrlich

Hauptgrund zur Stationierung der BR 58.30 in Glauchau war die Einführung der 1030-Tonnen-Technologie für Güterzüge auf der Strecke Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf – Glauchau – Gößnitz – Gera ab Sommerfahrplan 1970. Von Karl-Marx-Stadt bis Glauchau wurden diese schweren Züge mit der BR 242 gefahren. Die bis dahin im Bw Glauchau stationierten Loks der BR 50 und 52, die eine Leistungsgrenze von 850 Tonnen hatten, konnten nun nicht mehr den weiteren Transport bis Gera übernehmen. Da entsprechende Dieselloks noch nicht zur Verfügung standen, waren die Dreizylinder-Reko-Loks der BR 58.30 ein willkommener Ersatz. Den Anfang machte die am 30. April 1970 umbeheimatete 58 3008. Weitere 16 Lokomotiven folgten unmittelbar vom Bw Dresden-Friedrichstadt (siehe Tabelle). Bemerkenswert ist dabei, daß die 58 3021 am 20. Juni 1970 nach Glauchau kam und bereits am 1. Juli 1970 wieder nach Gera abgegeben wurde. In der Anfangsperiode waren beim Bw Glauchau ausschließlich Lokomotiven mit niedrigen Ordnungsnummern (bis 58 3019) beheimatet. Im Jahre 1970 leisteten die Loks 58 3003, 58 3007, 58 3015, 58 3019 und 1971/72 die 58 3001, 58 3004, 58 3010 und 58 3016 Hilfe im Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. Die im Jahre 1970 nach Glauchau umgesetzten Triebfahrzeuge bildeten hier bis 1975 den Grundbestand. Ab 1975 waren die in Glauchau vorhandenen Maschinen der BR 58.30 durch zahlreiche Neuzugänge und laufend wechselnde Betriebsloks gekennzeichnet. Zunächst gelangten vom Bw Gera weitere 10 Loks dieser BR nach Glauchau. Durch den Zugang aus Gera kamen 1975 erstmals auch Maschinen mit höheren Ordnungsnummern zum Bw Glauchau. Dafür wurden Lokomotiven mit niedrigeren Ordnungsnummern abgestellt. 1975 war auch das letzte Jahr, in dem alle rekonstruierten 58er noch vorhanden waren. Das Bw Glauchau hatte im Dezember 1975 mit 23 Maschinen der BR 58.30 seinen höchsten Bestand. Riesa hatte 24 Lokomotiven und Gera noch 9 Maschinen. Als erste Lokomotive der BR 58.30 wurde am 29. Juli 1975 die Glauchauer 58 3008 ausgemustert und im Januar 1976 im Raw „7. Oktober" Zwickau verschrottet.

Glauchau wurde Auslauf-Bw

Zwischen 1978 und 1980 kamen die letzten noch beim Bw Riesa stationierten 9 Betriebsmaschinen der BR 58.30 nach Glauchau.

Als letzte Lokomotive wurde aus Riesa am 29. Februar 1980 die 58 3023 nach Glauchau umgesetzt. Es handelte sich um den letzten Zugang einer 58.30 in Glauchau.

Haupteinsatzgebiet der Glauchauer Lokomotiven waren die Strecken nach Gera, Altenburg – Zeitz sowie der Raum St. Egidien, Oelsnitz, Lugau und Hohen-



stein-Ernstthal. Auf der von Glauchau ausgehenden Muldenthalbahn nach Rochlitz kamen die 58-Reko-Maschinen wegen der Achsfahrmasse von 18t – zulässig waren hier nur 15t – nicht zum Einsatz. Ebenso wurde das Fahren unter der elektrischen Fahrleitung nach Zwickau und Karl-Marx-Stadt möglichst gering gehalten.
Die Maschinen waren im Bw Glauchau und der Einsatzstelle Oelsnitz (Erzgeb.) stationiert.
Der Bedarf an Lokomotiven dieser BR lag von 1970 bis 1977 fast in jedem Fahrplanabschnitt bei täglich 9 Planmaschinen.

Dieselloks hielten Einzug

Ab Sommerfahrplan 1977 und in den darauffolgenden Fahrplanabschnitten wurde der Einsatz der BR 58.30 schrittweise reduziert. Geraer Dieselloks der BR 120 übernahmen mehr und mehr die Güterzugleistungen auf der Strecke Glauchau – Gößnitz – Gera.

Fahrplan-abschnitt		Betriebs-loks	laufender 58.30-Bestand
Sommer	1977	9	21
Winter	1977/78	9	
Sommer	1978	10 + 1	19
Winter	1978/79	8	
Sommer	1979	6	20
Winter	1979/80	5	
Sommer	1980	3	14
Winter	1980/81	1 + 1	7

Am 27. September 1980 beförderte die 58 3006 den letzten planmäßigen Personenzug von Gößnitz nach Glauchau (P 6075) und die 58 3028 den letzten Güterzug nach Gera (Dg 56 354). Die Lok 58 3017 verkehrte an diesem Tag im Raum Oelsnitz, und die Lok 58 3032 stand als Reservelok in Glauchau. Im Winterfahrplan 1980/81 blieb nur noch die Zugförderung auf der Kursbuchstrecke 419 von Glauchau über St. Egidien nach Oelsnitz – Lugau – Wüstenbrand und sonntags auch bis Stollberg (Sachs.). Dazu reichten eine Plan- und eine Reservelok aus. Die 58 3028 war als letzte Planlok im Dienst. Sie wurde am 12. Februar 1981 zusammen mit der Reservelok 58 3032 kaltgestellt. Die 58 3028 kam allerdings am 26. Februar 1981 – dem letzten Tag der Kesselfrist – zur Ablegung der Dampflokführerprüfung eines Beschäftigten des Bw Glau-

1 Zum Fahrplanwechsel 1980/81 endete der Planeinsatz der BR 58.30 auf der Strecke Glauchau – Gera. Dieses Foto wurde im Jahre 1979 abgelichtet.
Foto: T. Frister, Gera

Lok	Zugang von	Verbleib im Bw Glauchau von	Verbleib im Bw Glauchau bis	Abgabe nach	Verfügung erteilt für Ausmusterung	Verfügung erteilt für Zerlegung
58 3001	Dresden	12.06.1970	28.09.1971	Hilbersdorf		
58 3001	Hilbersdorf	24.05.1972	10.08.1976	–	11.08.1976	02.11.1976
58 3002	Dresden	05.05.1970	15.12.1977	1)		
58 3003	Dresden	11.06.1970	02.07.1970	Hilbersdorf		
58 3003	Hilbersdorf	06.07.1970	31.10.1979	–	01.11.1979	29.08.1980
58 3004	Dresden	30.05.1970	25.09.1971	Hilbersdorf		
58 3004	Hilbersdorf	30.05.1972	10.02.1978	–	10.02.1978	25.08.1978
58 3005	Dresden	20.06.1970	10.02.1978	2)	10.02.1978	
58 3006	Dresden	30.05.1970	31.05.1981	–	31.05.1981	23.11.1981
58 3007	Dresden	02.06.1970	16.10.1970	Hilbersdorf		
58 3007	Hilbersdorf	28. 10.1970	04.10.1979	–	04.10.1979	25.06.1980
58 3008	Dresden	30.04.1970	28.07.1975	3)	29.07.1975	20.12.1975
58 3009	Dresden	26.06.1970	07.02.1979	–	08.02.1979	15.12.1979
58 3010	Dresden	09.05.1970	21.01.1971	Hilbersdorf		
58 3010	Riesa	23.02.1971	18.06.1973	Riesa		
58 3011	Dresden	02.06.1970	08.02.1971	Dresden		
58 3011	Dresden	14.02.1971	10.01.1976	Gera		
58 3012	Riesa	11.09.1978	27.09.1979	7)		
58 3013	Gera	09.01.1973	31.01.1975	Gera		
58 3015	Dresden	04.06.1970	16.10.1970	Hilbersdorf		
58 3015	Hilbersdorf	27.11.1970	22.03.1971	Hilbersdorf		
58 3015	Gera	25. 01.1972	10.08.1979	–	11.08.1979	25.06.1980
58 3016	Dresden	05.06.1920	21.01.1971	Hilbersdorf		
58 3016	Hilbersdorf	06.08.1971	29.01.1975	Gera		
58 3017	Dresden	16.05.1970	07.02.1973	Riesa		
58 3017	Riesa	11.09.1976	11.11.1980	Rostock		
58 3018	Dresden	01.07.1970	15.12.1977	1)		
58 3019	Dresden	26.06.1970	11.12.1970	Hilbersdorf		
58 3019	Hilbersdorf	30.12.1970	26.07.1977	–	27.07.1977	15.12.1977
58 3021	Dresden	20.06.1970	01.07.1970	Gera		
58 3022	Riesa	25.01.1980	14.07.1980	–	15.07.1980	06.11.1980
58 3023	Riesa	29.02.1980	27.08.1980	Zwickau	01.02.1981	23.11.1981
58 3024	Riesa	16.03.1973	26.06.1980	Zwickau	01.08.1981	06.11.1980
58 3028	Gera	27.09.1973	31.03.1981	–	01.04.1981	31.12.1981
58 3030	Gera	26.01.1975	07.10.1980	Rostock		
58 3031	Gera	30.01.1975	01.08.1980	–	02.08.1980	06.11.1980
58 3032	Riesa	15.05.1978	01.07.1981	–	02.07.1981	27.10.1981
58 3033	Gera	01.10.1973	26.09.1977	–	27.09.1977	02.06.1978
58 3034	Riesa	26.02.1979	25.09.1979	Saalfeld		
58 3036	Gera	28.09.1971	28.07.1972	Aue		
58 3036	Riesa	03.09.1979	02.01.1980	–	03.01.1980	01.07.1981
58 3037	Hilbersdorf	18.06.1972	05.02.1973	Riesa		
58 3039	Gera	01.06.1971	20.07.1971	Reichenbach		
58 3039	Hilbersdorf	30.05.1972	21.02.1973	Riesa		
58 3040	Gera	21.11.1975	26.03.1979	–	27.03.1979	05.10.1979
58 3046	Gera	11.11.1975	26.10.1977	–	27.10.1977	15.03.1978
58 3047	Gera	17.10.1975	06.11.1980	4)		
58 3048	Gera	03.11.1975	15.03.1978	–	16.03.1978	24.07.1978
58 3049	Gera	23.10.1975		5)		
58 3052	Riesa	31.10.1979	06.11.1980	6)	07.11.1980	
58 3053	Gera	01.02.1975	01.08.1980	–	02.08.1980	
58 3058	Riesa	17.04.1979	04.10.1979	–	05.10.1979	06.11.1980

1) Am 15.12.1977 Lok verkauft ohne Tender an VEB „Fortschritt" Neustadt (Sachs)
2) Am 10.11.1978 Lok verkauft an VEB Starkstromanlagenbau Dresden, BT Isoplast.
3) 58 3008 wurde als erste Lok der BR 58.30 im Raw Zwickau verschrottet.
4) Vom 08.10.1981 bis 30.11.1981 Aufarbeitung in Schadgruppe L7 als betriebsfähige Traditionslok der DR
5) Ab 21.10.1981 stationäre Heizlok im Bw Glauchau, Ablauf der Kesselfrist am 26.10.1983
6) Am 07.01.1981 Kessel verkauft an VEB Baustoffkombinat Malchin
7) Am 27.08. 1979 als Heizlok nach Bw Eisenach, Einsatzstelle Vacha

2



chau noch einmal zum Betriebseinsatz nach Oelsnitz (Erzgeb.). Im Februar 1981 waren noch folgende 58.30-Lokomotiven beim Bw Glauchau beheimatet:

Lok	Verwendung
58 3006	Heizlok in Einsatzstelle Rochlitz
58 3023	Heizlok im Bw Zwickau
58 3028	letzte Betriebslok im Plandienst
58 3032	Reservelok bis 12. Februar 1981
58 3036	Heizlok im Bw Glauchau bis 30. Mai 1981
58 3047	abgestellt im Bf Oelsnitz (Erzgeb.) für das Raw
58 3049	Reservelok, ab 21. Oktober 1981 Heizlok im Bw Glauchau

Von 1970 bis 1981 waren beim Bw Glauchau insgesamt 39 verschiedene Lokomotiven der BR 58.30 im Einsatz! Für 25 Maschinen war Glauchau das Auslauf-Bw. Sie wurden nicht mehr in andere Dienststellen umgesetzt. Nach dem Abfahren der letzten Schadloks aus Glauchau im Jahre 1981 verblieben nur noch die 58 3047 als betriebsfähiges historisches Triebfahrzeug und die Heizlok 58 3049. Letztere war bis Oktober 1983 im Einsatz.

14 Glauchauer Lokomotiven der BR 58.30 wurden zuletzt als Heizloks in Reichsbahndienststellen oder volkseigenen Betrieben eingesetzt. Die Loks 58 3017 und 58 3030 erhielten im Oktober 1980 das Bw Rostock. In die Rbd Erfurt kamen die 58 3034 (Saalfeld) und 58 3012 (Einsatzstelle Vacha).

2 In der Nähe von Weimar entstand diese Aufnahme von der 58 3017. Diese Maschine gehörte zuletzt vom 11. September 1976 bis 11. November 1980 zum Bestand des Bw Glauchau.
Foto: T. Wandsleb, Weimar

Historisches Triebfahrzeug 58 3047 im Bw Glauchau

Nach Aufarbeitung der 58 3047 als betriebsfähige Traditionslok im Jahre 1981 wurde die Maschine dem Bw Glauchau zugeteilt. Sie ist neben der z. Z. hier ebenfalls noch beheimateten 74 1230 die zweite für Traditionszwecke zu erhaltende Lokomotive. Beschäftigte dieses Bw bildeten noch im gleichen Jahr ein aus fünf Lokführern und fünf Heizern bestehendes Pflegekollektiv, das mit viel Einsatzbereitschaft beide Dampflokomotiven unterhält. Für den Zustand der Loks sind vor jeder Sonderfahrt die jeweils eingeteilten Fahrpersonale verantwortlich. Diese Kollegen pflegen und warten beide Loks vor jedem Einsatz, was sich bisher gut bewährte. Die Lok 58 3047 war 1982 dreimal und 1983 fünfmal vor Sonderzügen zu sehen.

Betriebsbuchauszug der Lok 58 3047
Rekonstruiert aus 58 1955; Hersteller: Linke & Hoffmann, Breslau; Baujahr: 1920; Fabriknummer: 2027; Rekonstruiert im Raw „7. Oktober" Zwickau 1961; Reko-Abnahme: 22. 8. 1961.

Beheimatungen:

	von	bis
Rekonstruiert im Raw „7. Oktober" Zwickau	4. 7. 61	22. 8. 61
Bw Gera	23. 8. 61	17. 10. 75
Bw Glauchau	18. 10. 75	

Kesseltausch:

lfd. Nr.	Kessel-Nummer	Einbau-tag	Hersteller des Kessels	Baujahr	ausgebaut aus Lok
1	68	9. 8. 61	Raw	1961	mit Lok neu
2	63	24. 7. 64	„7. Oktober"	1961	58 3040
3	61	2. 7. 67	Zwickau	1961	58 3042
4	46	9. 11. 73		1959	58 3034

Tenderverwendung:
Die Lok ist mit einem Neubautender gekuppelt. Baujahr: 1961; Hersteller: VEB „Karl Marx" Babelsberg; Fabriknummer: 143 217; Bauart: 4 T 28

Tendertausch:
58 3048 am 30. 9. 61 Raw „7. Oktober" Zwickau;
58 3023 am 29. 4. 78 Raw Meiningen;
58 3047 am 22. 5. 80 Raw Meiningen.

modell eisenbahner

poster

58 3047

Plauen 1983

Foto: W. Drescher



fahrzeugarchiv

1



2

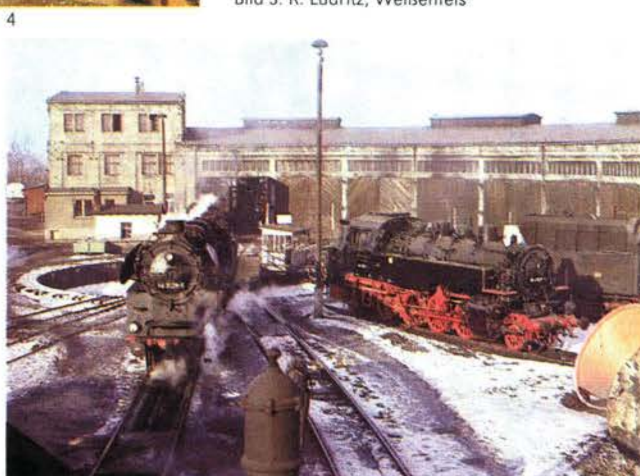


1 Die beiden letzten Betriebsloks 58 3032 und 58 3028 werden im Bw Glauchau abgestellt.
2 Lok 58 3017 vor dem Personenzug 17699 Wüstenbrand–Oelsnitz am Haltepunkt Ursprung im August 1980.
3 Der letzte planmäßige Einsatz der 58 3006 vor dem Personenzug 6075 Gößnitz – Glauchau am 27. September 1980.
4 Die 58 3028 wird im Bw Glauchau restauriert (Februar 1981).
5 An Sonn- und Feiertagen verkehrte der Personenzug 19 669 von Oelsnitz nach Stollberg mit Loks der BR 58.3 U.B.z. diesen von der 58 3023 beförderten Zug im Juni 1980 über der Autobahn bei Stollberg.
Bilder 1, 2, 4 und 5: R. Heinrich, Steinpleis
Bild 3: R. Lüdritz, Weißenfels

3



4



5



Heiko Ifland (DMV), Schlotheim

Die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn

Im nordwestlichen Thüringen um Mühlhausen und Ebeleben wurde in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts überwiegend Landwirtschaft betrieben. Die 1869 und 1870 eröffneten Eisenbahnstrecken Nordhausen–Erfurt und Gotha–Leinefelde berührten diesen Landstrich lediglich am Rande.
Im Zusammenhang mit dem Bau der damals strategisch wichtigen „Kanonenbahn" von Berlin über Wetzlar nach Koblenz war auch eine Linienführung über Mühlhausen und Ebeleben vorgesehen, die dann aber wieder verworfen wurde.

Ein Projekt wurde verwirklicht

Erst mit Inbetriebnahme der Strecke Hohenebra–Ebeleben am 20. November 1883 kam dieses Projekt erneut zur Diskussion. Ein Komitee sollte den Weiterbau der Strecke über Mühlhausen nach Eisenach vorbereiten. Diese Bemühungen scheiterten aber an der Kleinstaaterei und anderen Mißständen. Nach erfolglosen Verhandlungen mit der Firma Bachstein, die u. a. die Strecke Hohenebra–Ebeleben (siehe „me" 11/83, S. 11 bis 14) baute, erhielt schließlich 1894 der Bau- und Betriebsunternehmer Lenz & Co. den Auftrag, Vorarbeiten für den Bau einer Strecke Mühlhausen–Ebeleben in Angriff zu nehmen. Gleichzeitig erteilten die beteiligten Staaten Preußen, Sachsen-Coburg-Gotha, Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen die Konzessionen, und am 6. November 1895 konnte der Staatsvertrag über den Bau der Eisenbahnlinie Mühlhausen-Ebeleben unterzeichnet werden. Auf seiner Grundlage schlossen die anliegenden Gemeinden am 26. Februar 1896 mit Lenz & Co. den „Vertrag betr. den Bau und Betrieb einer Neben-Eisen-Bahn von Mühlhausen über Körner nach Ebeleben" ab. Um den Bahnbau zu finanzieren, wurde am 18. Juni 1896 die „Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben" (MEE) als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 550 000 Mark gegründet. Noch im gleichen Jahr begann der Streckenbau.
Die landespolizeiliche Abnahme der 25,55 km langen Strecke erfolgte am 28. Mai 1897. Die Baukosten einschließlich Betriebsmittel betrugen 1 521 228 Mark. Am 3. Juni 1897 wurde die gesamte Strecke unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet. Einen Tag später erfolgte die Aufnahme des Reiseverkehrs; am 1. Juli 1897 kam der Güterverkehr hinzu.

Die MEE bis 1945

Das Verkehrsaufkommen der MEE war bis 1910, abgesehen von Verkehrsspitzen in der Rübenzeit, nicht besonders hoch. Tarifänderungen und große Sparmaßnahmen brachten nur geringe Verbesserungen.
Als 1908 die Strecke Mühlhausen–Treffurt entstand, reichten die Gleisanlagen in Mühlhausen nicht mehr aus. Langwierige Verhandlungen zwischen KPEV und MEE führten schließlich zu dem Ergebnis, den Bahnhof Mühlhausen total umzubauen. In diesem Zusammenhang mußte das Bahnhofsgelände bis zu 1,30 m erhöht werden. Am 1. November 1911 wurde er in Betrieb genommen.

1



2



1 Einzugsbereich der Strecke Mühlhausen–Ebeleben um 1945
Zeichnung: Verfasser

2 MEE-Eisenbahner um 1900 vor der Lok 32.
Foto: Sammlung Verfasser

Der nordöstlich davon gelegene alte MEE-Bahnhof wurde abgebaut.
Nach dem ersten Weltkrieg und der Inflationszeit stieg das Verkehrsaufkommen weiter an. So konnten von 1925 bis 1928 die Bahnanlagen und Fahrzeuge erneuert werden, um der durch das Ansteigen der Kaliförderung verbesserten Verkehrslage gewachsen zu sein.
Aus den in dieser Zeit entstandenen Plänen zur Verlegung des Bahnhofs Schlotheim auf das Gelände des ehemaligen Klosters und zum Bau der Verbindungsstrecken Schlotheim – Menteroda und Schlotheim – Kirchheilingen – Bad Tennstedt wurde allerdings nichts.
Während des zweiten Weltkriegs entstand bei der MEE nur geringer Sachschaden. Am 3. April 1945 mußte der Betrieb allerdings eingestellt werden.

Entwicklung nach 1945

Der Neubeginn der MEE nach Zerschlagung des Hitlerfaschismus gestaltete sich äußerst schwierig. Laut Fahrplan vom Oktober 1945 verkehrte je ein Zugpaar Mühlhausen–Ebeleben und Schlotheim–Ebeleben. Am 6. Dezember wurde der Betrieb, wahrscheinlich wegen einer vorgesehenen Demontage, eingestellt, im Jahre 1946 wurde er jedoch wieder aufgenommen. Im gleichen Jahr wurde die MEE enteignet und dem Land Thüringen übergeben. Ab 1947 unterstand die ehemalige MEE den „Thüringer Eisenbahnen Weimar". Probleme entstanden in dieser Zeit durch die leichten Schienen der Form 5, da viele Schienenbrüche auftraten und die Kohlenzuteilung von 210 t Rohbraunkohle pro Monat nicht ausreichte. Zugausfälle waren unvermeidbar.
Bis 1949 normalisierte sich der Betrieb wieder, und werktags fuhren vier Zugpaare.
Nach Übernahme der MEE durch die DR ab 1. April 1949 wurde der Betrieb nach und nach verbessert. Es kamen andere Fahrzeuge zum Einsatz, man erneuerte den z. T. schadhaften Oberbau und zentralisierte die Verwaltung sowie die Unterhaltung der Fahrzeuge.
Durch die sich in Schlotheim entwikkelnde Industrie sowie die Landwirtschaft und den Menterodaer Kalibergbau war auf der Strecke Mühlhausen – Ebeleben von 1950 bis etwa 1965 ein bis dahin ungekannt hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Zwischen Schlotheim und Ebeleben ruht seit dem 29. September 1974 der Betrieb. Die Transportaufgaben übernahm der Kraftverkehr. Fast alle Gleisanlagen des alten Bahnhofs Ebeleben wurden abgebaut und ein neuer Güterbahnhof eröffnet (siehe „me" 11/83, S. 11 bis 14).

Auf der Reststrecke Mühlhausen – Schlotheim sollte 1978 der Betrieb eingestellt werden. Die Forderung, Energie einzusparen, und die damit im Zusammenhang stehende Orientierung, Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, führte auch hier zu der Entscheidung, die Eisenbahn beizubehalten. Zwei Jahre später begann auf der inzwischen im vereinfachten Nebenbahndienst betriebenen Strecke eine großangelegte Oberbauerneuerung. Dabei kam moderne Technik zum Einsatz.

Bahnanlagen

Im Bahnhof Mühlhausen (Thür.) der MEE waren nur ein Empfangsgebäude

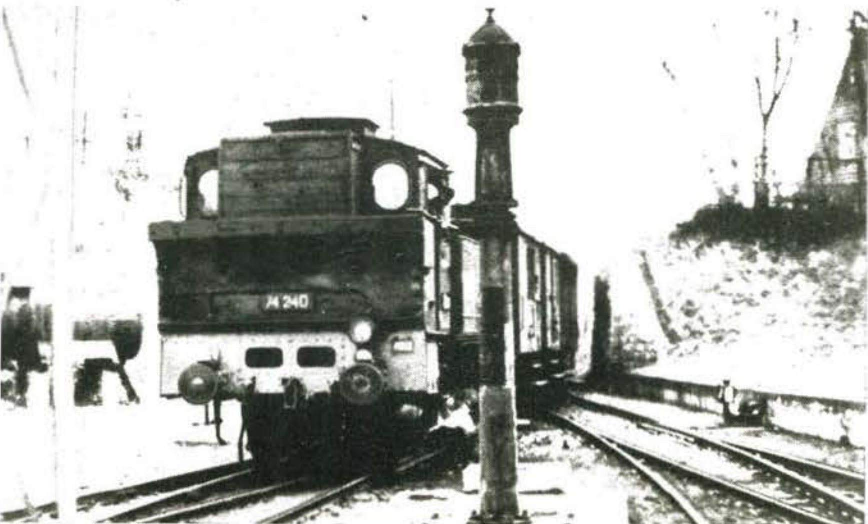
3



4



5

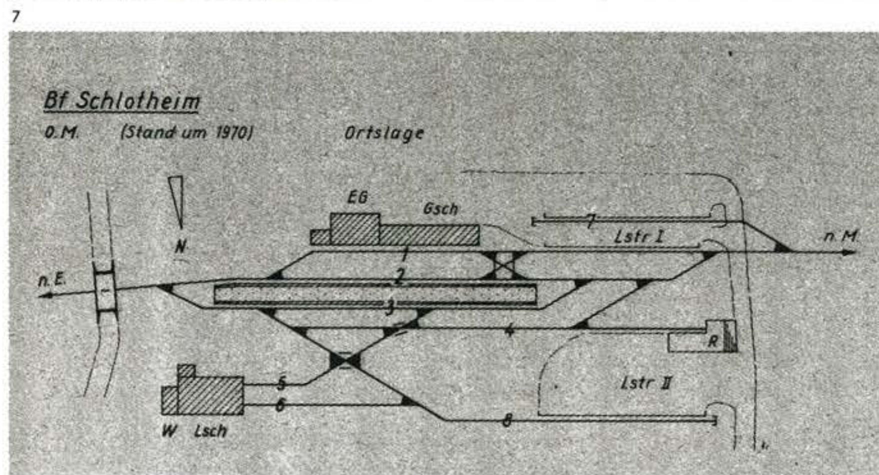


in Fachwerkkonstruktion mit angebautem Güterschuppen und der noch heute bestehende Fußgängertunnel vorhanden. Das Bahnhofsgebäude wurde vermutlich nach 1911 abgetragen und in Schlotheim als Güterschuppenverlängerung wieder aufgebaut. Schlotheim verfügte als größter Unterwegsbahnhof der Strecke über ein Empfangsgebäude in Ziegelbauweise mit mehrfach verlängertem Güterschuppen, einen zwei- früher dreiständigen Lokschuppen mit Werkstatt und Behandlungsanlagen sowie mehrere Nebengebäude. Der Lokschuppen dient heute als Lagerraum mit Gleisanschluß; die Behandlungsanlagen sind abgebaut. Die MEE besaß in Ebeleben keine eigenen Anlagen.

6



7



3 Ein Erinnerungsfoto aus dem Jahre 1908! Zwetschgenverladung in Schlotheim.
Foto: Sammlung Verfasser

4 Und so sah die 1982 in Erfurt West anläßlich des 100jährigen Bestehens der Eisenbahndirektion Erfurt gezeigte Draisine vor der Aufarbeitung aus (Schlotheim 1979).
Foto: Verfasser

5 Mitte der 50er Jahre war dieses Motiv alltäglich: Die 74 240 fährt aus Richtung Ebeleben kommend in Schlotheim ein.
Foto: Sammlung Verfasser

6 Vier Monate vor der Betriebseinstellung des Streckenabschnittes Ebeleben – Schlotheim entstand dieses Foto. Diese Garnitur fuhr auch als letzter Zug – es war der P 18911 – von Ebeleben nach Schlotheim am 28. September 1974.
Foto: B. Schröder, Billeben

7 Bahnhof Schlotheim um 1970
Zeichnung: G. Fromm, Erfurt

Auf den Durchgangsbahnhöfen wurden einheitliche Bauten errichtet. So stehen in Bollstedt, Grabe und Körner einander ähnelnde Empfangsgebäude mit Güterschuppen. Für die Agenturstationen Oesterkörner, Mehrstedt und Rockensußra genügten einfache Wartehallen in Fachwerkbauweise mit einem Agenturraum. Die Wartehalle in Rockensußra wurde verkauft und abgerissen. Außer den genannten Gebäuden bestanden überall Ortsgüteranlagen unterschiedlicher Größe.

An Kunstbauten sind 16 Brücken und 48 Durchlässe der Strecke vorhanden. Die größten Brücken führen in Schlotheim über die Notter und den Mehrstedter Bach sowie bei Bollstedt über die Unstrut.

Triebfahrzeuge

In den ersten Betriebsjahren bewältigten dreifachgekuppelte T 3-ähnliche Lokomotiven den Betrieb. Die MEE beschaffte davon drei Maschinen, die Nr. 31 bis 33. Sie wurden 1896 von Vulcan mit den Fabrik-Nr. 1506, 1507 und 1508 geliefert, verfügten über eine Heberlein-Bremseinrichtung und waren bis 1925 vorhanden. 1908 und 1909 verkehrte auf der Strecke außerdem ein Dampfmotorwagen. Zur Fahrplanauflockerung angemietet, bewährte er sich nicht und wurde deshalb 1909 wieder abgegeben. Als Ersatz für die dreiachsigen Maschinen wurden zunächst zwei moderne 1'Cht-ELNA-Loks beschafft: die 141 (Krauss 1925/ 8337) und die 142 (Krauss 1925/ 8339) (siehe „me" 11/80, S. 342).

Die alte Lok 32 stand danach meist in Reserve und wurde 1930 an die Zuckerfabrik Ebeleben verkauft. Für sie gelangte durch Gelegenheitskauf eine ex pr. T 11 (BR 74^{0-3}) der DRG in den MEE-Bestand. Diese Lok (Nr. 151) bewährte sich nicht und schied schon nach 10 Jahren wieder aus. Ihre Betriebsnummer erhielt eine 1'Ch2t, die 1940 von Henschel mit der Fabriknummer 24 916 geliefert und von der DR als 91 6285 bezeichnet wurde. Bis 1966 verkehrte sie manchmal noch auf ihrer Stammstrecke, kam dann aber zum Bw Arnstadt, wo sie noch bis zum 9. Juni 1967 ihren Dienst versah. Nach dem zweiten Weltkrieg übernahm das Bw Arnstadt die 91 6277 (ex 141) und 91 6278 (ex 142). Von wenigen Ausnahmen abgesehen, blieben sie bis zu ihrer Ausmusterung am 28. Oktober 1971 bzw. 24. September 1970 dort im Einsatz. Die 91 6277 wurde erst am 18. April 1973 im Raw Cottbus zerlegt, war also eine der letzten vorhandenen ELNA-Lokomotiven der DR.

Auf der Strecke Mühlhausen – Ebeleben verkehrten nach Übernahme durch die DR die verschiedensten ehemaligen Kleinbahnloks. Bisher sind davon folgende Maschinen bekannt geworden: 91 6579, ex Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn Nr. 1, (Henschel 1938/ 23 696, zerlegt Januar 1969), 91 6580, ex Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn Nr. 400 (Henschel 1938/ 23 877, 1969 zur Industriebahn Erfurt überführt und dort als Werklok 4 um 1980 abgestellt; sie soll erhalten bleiben), 91 6780, ex Niederlausitzer Eisenbahn Nr. 141 (Henschel 1939/ 23 697, abgestellt im Bw Arnstadt am 28. Oktober 1970 und am 9. August 1971 ausgemustert), 92 6176, ex Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (SEG) Nr. 380 (Hanomag 1924/ 10 369, abgestellt am 16. März 1966) und

98 6153, ex SEG 352 (Jung 1908/ 1239, Mallettlok). Außerdem verkehrten verschiedene Maschinen der BR 74^{0-3}, 92^{5-10} und 93^{5-13}.
Die 91 6580 und 91 6780 waren die Planloks in den letzten Jahren der Dampftraktion zwischen Mühlhausen und Ebeleben. Erstere wurde durch gute Pflege zum „Paradepferd" des Bw Gotha. Sie konnte im Jahre 1975 bei einer Sonderfahrt des DMV zwischen Arnstadt und Großbreitenbach noch einmal eingesetzt werden. Am 8. Mai 1969 verkehrte der letzte Dampfzug zwischen Mühlhausen und Ebeleben. Danach wurde zunächst die V 100 119 eingesetzt. Als erste Dieseltriebfahrzeuge waren nach 1950 die VT 135 517 bis VT 135 519 vorhanden. Von anderen Privatbahnen stammend, übernahmen sie bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1972 einen großen Teil der Verkehrsleistungen. Sie erhielten 1970 noch die Nummern 186 011 bis 186 013. Die BR 110^{0-4} wurde 1980 durch Maschinen der verstärkten BR 110^{45} (ab 1981 BR 112) ersetzt. Daneben sind noch Diesellloks der Baureihen 100, 102 und 106 vor Arbeitszügen, letztere auch als Ersatzlok vor Reisezügen, zu beobachten. Von 1972 bis 1974 waren die meisten Personenzüge auf der Strecke Schlotheim–Ebeleben mit der BR 102 bespannt, nur im Berufsverkehr fuhren 110er.

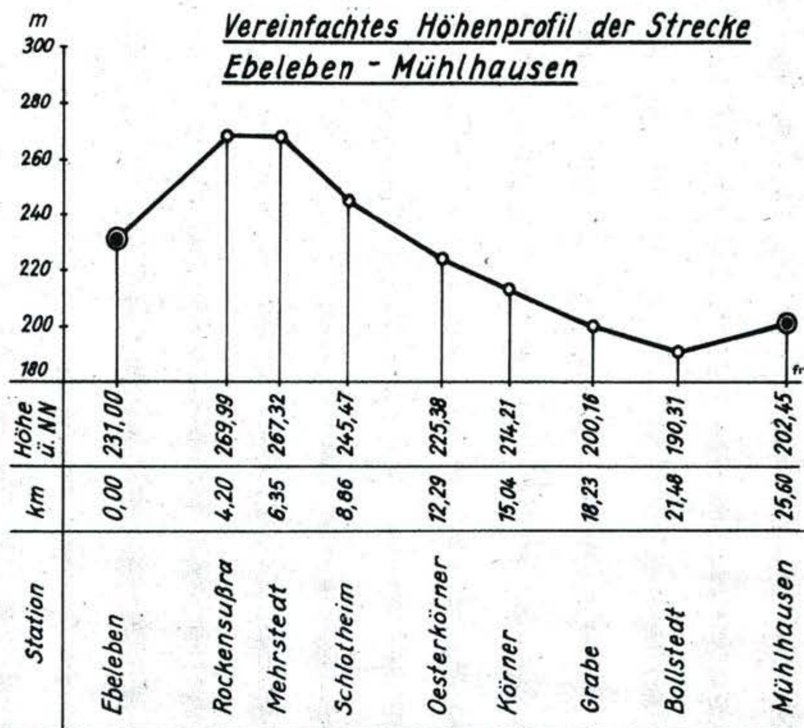
Wagen

Die ersten Wagen der MEE wurden von der „Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial" Görlitz hergestellt. Dabei handelte es sich 1898 um vier Personenwagen, einen Gepäckwagen mit Postabteil, 15 gedeckte Güterwagen und 25 offene Güterwagen sowie einen Bahnmeisterwagen. Die Personenwagen waren zweiachsig, mit vier Fenstern und nach Lenz-Normalien in Holzbauweise ausgeführt. Sie entsprachen den von Günter Barthel im „me" 4/77 vorgestellten Fahrzeugen.
Die Güterwagen waren in den Park der KPEV eingestellt und entsprachen deren Normalien. 1906 wurden zwei G- und acht O-Wagen aus dem Staatsbahnpark zurückgezogen und nur noch für den Binnenverkehr der Bahn genutzt.
Über die Entwicklung des Personenwagenparks ist lediglich bekannt, daß 1906 ein C- und 1930 je ein BC- und Pw-Post-Wagen angeschafft wurden. 1949 waren sieben Personen-, zwei Gepäck- und vier Güterwagen sowie drei Bahnmeisterfahrzeuge vorhanden.
Nach Übernahme durch die DR verkehrten verschiedene ältere Reisezugwagentypen, zu denen vorwiegend Abteil-, Behelfspersonen- und Einheitswagen gehörten. Um 1959 beheimatete der Bahnhof Schlotheim fünf Bi-, einen B3i-, zwei B4itr- sowie einen PwPosti-Wagen. Seit 1972 sind zwei- und dreiachsige Rekowagen im Einsatz.
Zwischen Schlotheim und Ebeleben war ein zweiteiliger, kurzgekuppelter Beiwagen (190 854/190 855), ex VB 140^6 (siehe „me" 6/81, S. 166 und 11/83, S. 11 bis 14) anzutreffen. Er entstand durch Umbau aus einem Benzoltriebwagen der DR, wurde also nicht von einer Privatbahn übernommen.

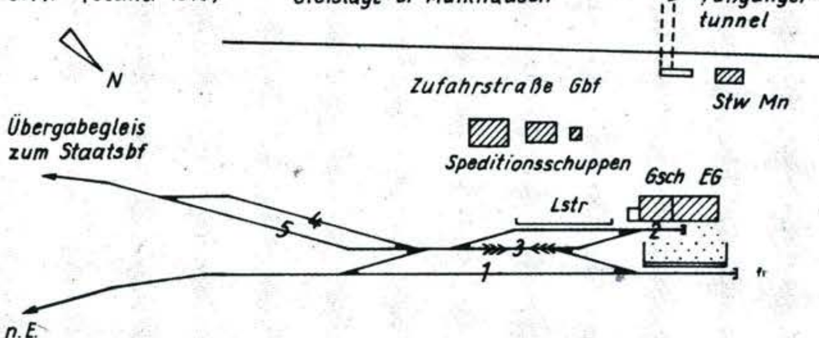
Reiseverkehr

Zwischen Mühlhausen und Ebeleben überwog der Berufs- und Marktverkehr, wozu täglich vier Zugpaare ausreichten. Daran änderte sich bis 1945 kaum etwas. Danach war der wiederaufgenommene MEE-Verkehr eine wichtige Grundlage zur wirtschaftlichen Entwicklung des Territoriums. 1949 waren wieder vier Zugpaare im Einsatz.
Ein weiterer Ausbau des Reiseverkehrs erfolgte nach Übernahme durch die DR. So verkehrten 1955 zehn Zugpaare – davon viele als Triebwagen – auf der Strecke.

8



9



8 Vereinfachtes Höhenprofil der ehemaligen MEE
Zeichnung: G. Fromm, Erfurt

9 Gleisanlagen der MEE in Mühlhausen um 1910 vor dem Umbau des gesamten Bahnhofs
Zeichnung: G. Fromm, Erfurt

eisenbahn

kurzmeldungen

Lok-einsätze

Bw Frankfurt (Oder)

In diesem Bw sind derzeit folgende Dampfloks beheimatet: 52 2195, 52 2723, 52 4926, 52 8017, 52 8031, 52 8026, 52 8050, 52 8082, 52 8087, 52 8095, 52 8117 und 52 8152.
Mt. (Ende Februar 1984)

Bw Nossen

Zum Bestand gehören: 50 1002 (E), 50 1298 (abg), 50 3529 (E), 50 3536 (Hzl), 50 3539 (abg), 50 3540 (R), 50 3551 (Hzl in Riesa), 50 3565 (R), 50 3581 (E), 50 3657 (R), 35 1113 (E).
Legende: E – Einsatz, abg – abgestellt, R – Reserve, Hzl – Heizlok.
Rg. (Mitte Februar 1984)

Raw „Einheit" Leipzig

In letzter Zeit wurden hier die Lokomotiven 50 0067 (zuvor in Perleberg Süd abgestellt), 03 2060, 03 2126, 03 2095 und 41 1311 zerlegt.
Boe. (Ende Februar 1984)

BR 243

Vor einigen Monaten wurde die bereits mehrmals beschriebene Lok 212 001 als Güterzuglok umgebaut (Veränderung der Getriebeübersetzung) und ist jetzt als 243 001 im Einsatz. Sie bewährt sich gut. Die Serienproduktion dieses leistungsfähigen Triebfahrzeuges soll noch in diesem Jahr beginnen. Vorgesehen ist, daß im VEB KLEW Hennigsdorf bis zum Jahresende 25 Loks der BR 243 gebaut werden.
Parallel dazu wird nach wie vor die BR 250 weiter hergestellt, von der 1984 die DR 39 Fahrzeuge erhält. 1985 ist vorgesehen, 87 Loks der BR 250 und 243 zu bauen.
me/Ff (Anfang März 1984)

Bw Karl-Marx-Stadt

Im Betriebsteil Hilbersdorf des o.g. Bw sind z.Z. beheimatet: 38 205 (vom Raw zurück), 50 2740 (k), 50 3519 E (KBS 440/450), 50 3526 Hzl (k), 50 3543 Hzl, 50 3548 Hzl, 50 3563 E, 50 3576 E (Reserve, ex Bw Salzwedel), 50 3604 Raw, 50 3628 E, 50 3633 (Hzl), 50 3644 Hzl (k), 50 3646 (L), 50 3647 (Raw), 50 3650 (Hzl), 50 3654 E (KBS 400), 50 3655 Raw, 50 3659 E (KBS 425), 50 3661 E, 50 3565 (k, ex Dresden), 50 3670 E (KBS 440/450), 50 3689 Raw, 50 3690 E (KBS 400), 50 3698 Hzl (k), 50 3704 E, ex Bw Dresden (KBS 402/431/417), 75 515 Raw, 86 1049 Est Pockau-Lengefeld.
Die Loks 50 3628 und 50 3704 fahren im Zwei-Tage-Plan auf den Strecken Karl-Marx-Stadt – Limbach (Sachs), Karl-Marx-Stadt – Rochlitz und Karl-Marx-Stadt – Berbersdorf.
Die 50 3519 und 50 3670 werden z.Z. vom Bw Aue eingesetzt.
Die Lok 50 3546 befördert für die dem Bw Aue unterstellte Est Annaberg-Buchholz ausschließlich Güterzüge. Gleiches gilt für die 50 3654 und 50 3690 im Raum Döbeln. Der Einsatzstelle Pockau-Lengefeld steht für den Güterzugdienst die Lok 50 3659 zur Verfügung.
Auf der KBS 402 werden die Züge 5772 (Mo–Fr), 5773 (Mo–Fr) und auf der KBS 431 der Zug 17764 (Mo–Fr) planmäßig mit Dampfloks gefahren.
Legende:
E – Einsatz, Hzl – Heizlok, k – kalt abgestellt, KBS – Kursbuchstrecke.
Dor. (Anfang März 1984)

Bw Zittau

Mit Erschöpfung des polnischen Tagebaus Turow wird das Kraftwerk „Völkerfreundschaft" in Hirschfelde bei Zittau mit Rohbraunkohle aus anderen Gebieten versorgt.
Z.Z. verkehren täglich drei 1700-t-Züge als Gag zwischen Hagenwerda und Hirschfelde, die von zwei Loks der BR 52.8 des Bw Zittau gezogen werden. Bei den Leerwagenzügen ab Hirschfelde laufen beide Maschinen vorwärts. Der interessanteste Zug ist der Lgo 59 296, der mit einer dritten 52er des Bw Görlitz nachgeschoben wird.
Hier die Fahrzeiten:
Hwe ab 8.38 Uhr, He an 9.34 Uhr; Hwe ab 13.22 Uhr, He an 13.56 Uhr; Hwe ab 20.59 Uhr, He an 21.44 Uhr; He ab 7.26 Uhr, Hwe an 7.57 Uhr; He ab 10.43 Uhr, Hwe an 11.16 Uhr und He ab 18.37 Uhr, Hwe an 19.10 Uhr
(Hwe – Hagenwerda, He – Hirschfelde).
Meist wird außerdem auf der KBS 241 der P 16806 mit einer Zittauer 52er befördert.
Re. (Ende März 1984)



Am 16. Juli 1983 wurde die 50 4088 von Meyenburg zum Zerlegen in das Raw Stendal überführt. Damit schied die letzte Neubau-Dampflok der DDR aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn.
Vor ihrer Abstellung wurde die Maschine als Heizlok in einer LPG zum Kartoffeldämpfen eingesetzt. Windleitbleche und Schürze waren zum Aufnahmezeitpunkt am 7. Mai 1983 bereits entfernt.
Foto: H. Stange, Dresden

Verwechselt...

Bei der im Heft 1/84 auf der 3. Umschlagseite unten abgebildeten Lok handelt es sich nicht um eine sä. IV, sondern um eine sä. VI (siehe auch „me" 2/84, S. 2). Die auf der 3. Umschlagseite des Heftes 2/84 zu sehende 90 362 baute Heinz Kohlberg und nicht Karl-Ernst Hertam. Genaueres darüber ist der im „me" 12/83 veröffentlichten Tabelle auf Seite 36 zu entnehmen.
me

Der um 1970 einsetzende Rückgang des Reiseverkehrs betraf vor allem den Abschnitt Schlotheim – Ebeleben. Auf der verbliebenen Reststrecke Mühlhausen – Schlotheim fahren sieben Zugpaare, die dem Kraftverkehr in bezug auf das Platzangebot weit überlegen sind. Nach wie vor haben der Berufs-, Schüler- und Einkaufsverkehr in die Kreisstadt sowie die Zubringerfunktion zur Strecke Gotha – Leinefelde große Bedeutung.

Güterverkehr

Nach Inbetriebnahme der MEE wurden überwiegend Hanf, Langholz, Kohle, Düngemittel, Vieh, Kartoffeln, Zuckerrüben, Holzwaren, Textilerzeugnisse, Seile und Ziegelsteine transportiert. Neben den öffentlichen Ladegleisen entstanden noch einige Gleisanschlüsse, die auf einen regen Güterverkehr hindeuteten.
In den 60er Jahren übernahm der Kraftverkehr den Transport landwirtschaftlicher Güter, und die meisten Ladegleise und Gleisanschlüsse verschwanden. Trotzdem wurden 1974 in Schlotheim noch 36 821 t umgeschlagen. Heute werden vor allem Kohle und Rohstoffe im Empfang und Industrieprodukte im Versand befördert. In der letzten Zeit nahm der Güterverkehr stark zu. 1982 wurden der Stückgutverkehr und die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse wieder aufgenommen.

Quellenangaben
(1) Akten über die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn im Stadtarchiv Mühlhausen
(2) Betriebsarchiv der Rbd Erfurt
(3) Sammlung Günter Fromm, Erfurt
(4) Ifland, H.: Die Entwicklung der Eisenbahnlinie Mühlhausen–Ebeleben; Mühlhäuser Beiträge, Heft 5, Zentrale Gedenkstätte „Deutscher Bauernkrieg" Mühlhausen Thomas-Müntzer-Stadt, 1982

Bernd Krasel, Weißwasser

Sonderfahrt auf 600-mm-Spur

Längst ist sie Geschichte: die von der Deutschen Reichsbahn bis 1978 betriebene Waldeisenbahn Muskau (WEM). Noch vor der Stillegung wurde ein Streckenabschnitt der ehemaligen WEM an den VEB Klinker- und Ziegelwerke Großräschen, Werk Weißwasser, übergeben, der noch heute betrieben wird. Auf dieser jetzigen Werkbahn fuhr unlängst ein Personenzug! Die Teilnehmer waren Absolventen der Hochschule für Verkehrswesen des Jahres 1968, die ein Klassentreffen zum Anlaß nahmen, mit der „ex-WEM" zu fahren. Und das geschah, wie bereits in den 70er Jahren bei der WEM praktiziert, auf einem mit Bänken ausgestatteten offenen Güterwagen.

Nach der Besichtigung der in Weißwasser als Denkmal aufgestellten Dampflokomotive 99 3317 wurde die Ziegelei Weißwasser aufgesucht. Dank der freundlichen Unterstützung der Werkleitung stand hier ein aus einer 30-PS-Diesellokomotive, einem Mannschafts- und Gerätewagen sowie dem Wagen 03-045, beide von der WEM übernommen, zusammengestellter Sonderzug bereit.

Die Fahrt auf einem Teil der ehemaligen WEM-Strecke 4 konnte beginnen.

14,2 km Werkbahn bzw. „ex-WEM-Strecke" existieren noch heute. Dabei werden 19 öffentliche Straßen und Waldwege überquert.

Unmittelbar nach dem Verlassen des Werkgeländes gibt es eine kleine Besonderheit zu sehen: Die Kreuzung mit einem regelspurigen Anschlußgleis der DR. Vorbei an den Gebäuden und Anlagen einer Kartonagenfabrik, der ehemaligen Grube „Frieden", die heute als Polytechnisches Zentrum und als Heizwerk genutzt werden, ging es zum ersten „Wechsel", oder wie der Eisenbahner sagt, es wurde „Kopf gemacht".

Bedingt durch die Entwicklung des Streckennetzes und den Weiterbau einzelner Streckenabschnitte nach langen Zeiträumen sind diese 14,2 km kein durchgehendes Gleis. In den zwei vorhandenen Spitzkehren muß die Diesellok jeweils zur Zugspitze umgesetzt werden.

Bereits auf diesem Teilstück waren die Reste von Anlagen und Gleisverläufen zu erkennen, die heute noch erahnen lassen, welche große Bedeutung diese kleine Bahn einmal hatte.

Danach verläuft die Trasse durch einen Kiefernwald. Während linkerhand ab und zu noch Häuser einer Stadtrandsiedlung sichtbar werden, ist die Landschaft rechts des Gleises von Teichen unterschiedlicher Größe, entstanden durch den Braunkohlentagebau, gekennzeichnet.

Die Reichsbahnstrecke 206 Weißwasser–Forst wird am Kilometer 2,8 unterquert. Bereits 250 m danach sind die Reste einer Weiche erkennbar. Hier zweigte die 1969 stillgelegte Strecke zur Kohleverladebühne Halbendorf ab.

Nach dem zweiten „Wechsel" wurde der jüngste Streckenabschnitt der ehemaligen WEM befahren. Dieses 5,1 km lange Teilstück entstand erst 1967 und überquert die Strecke 200 der DR, Berlin–Görlitz. Dahinter folgt wieder Kiefernwald, und nach einigen Minuten Fahrzeit wird eine ehemalige Wasserentnahmestelle erreicht.

Noch heute erinnert hier ein Schlackeberg an die zum Jahreswechsel 1977/78 zu Ende gegangene Dampflokära auf dieser Strecke. Ein noch vorhandenes zweites Gleis hat für die jetzige Betriebsführung keine Bedeutung mehr und ist unter Gräsern und niedrigem

1



2



1 Lok 250 251 bei Rangierarbeiten in der Ziegelei Weißwasser

2 Ein von der Lok 248 658 gezogener Zug in der Tongrube Mühlrose

3 Schienengleiche Kreuzung in Weißwasser

4 Der Sonderzug vor Mühlrose

Bilder 1, 2 und 3: Verfasser,
Bild 4: L. Rau

3



Gestrüpp nur noch schlecht zu erkennen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h nähern wir uns dem Endpunkt, der Tongrube Mühlrose. Unmittelbar davor sind die umfangreichen Gleise der jetzigen Werkbahn vorhanden.
Hier werden die Leerwagen abgestellt und die Tonzüge gebildet. Die Steigung aus der Tongrube bewältigt die 30-PS-Diesellokomotive mit vier Wagen. Der ganze Zug, bestehend aus maximal 12 Wagen, wird mit einer 100-PS-Diesellokomotive zur Ziegelei befördert. An den Arbeitstagen fahren auf der Werkbahn zwei Zugpaare.

4



Fabrik-Nr.	Baujahr	Achsfolge	Leistung	Dienstmasse	V_{max}	Bemerkungen
248 477	1954	B	30 PS	6,2 t	14 km/h	
248 609	1955	B	30 PS	6,2 t	14 km/h	Handbremse
248 646	1955	B	30 PS	6,2 t	14 km/h	
248 658	1955	B	30 PS	6,2 t	14 km/h	
250 222	1960	C	102 PS	16 t	24 km/h	Druckluftbremse und Handbremse
250 251	1961	C	102 PS	16 t	24 km/h	Druckluftbremse und Handbremse

Anmerkungen:
Hersteller aller Lokomotiven: VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg

Die zweiachsigen 30-PS-Diesellokomotiven wurden direkt vom Hersteller an die Ziegelei Weißwasser geliefert. Sie werden für Rangierarbeiten in der Tongrube und in der Ziegelei eingesetzt. Bis 31. Dezember 1977 erfolgte der Streckendienst durch Dampflokomotiven der WEM. Seitdem setzt die Ziegelei für die Beförderung der Tonzüge eine Lokomotive V 10 C ein. Die andere Lok dieses Typs dient Reservezwecken. Beide Maschinen wurden durch die Deutsche Reichsbahn, Gleisbaubetrieb Naumburg, von der 900-mm-Spur auf die 600-mm-Spur umgebaut (250 251 im Oktober 1977 und die 250 222 im Februar 1978). Vorher waren beide Maschinen innerhalb des VEB Klinker- und Ziegelwerke Großräschen, so u. a. im Werk Plessa, eingesetzt.

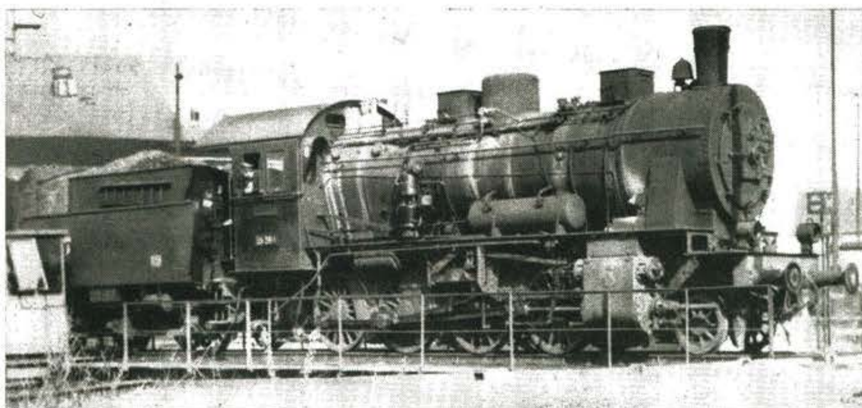
Die derzeit vorhandenen Lokomotiven sind der Tabelle zu entnehmen. Sämtliche Wagen wurden von der WEM übernommen. An den meisten von ihnen ist noch heute die alte WEM-Beschriftung deutlich erkennbar.
Die kleine Diesellokomotive setzte sich inzwischen wieder an die Spitze des Zuges. Wenig später hieß es dann Abschied nehmen, von einer Bahn, deren erste Strecke bereits 1895 eröffnet wurde.
Ein herzliches Dankeschön gilt dem netten und freundlichen Lokomotivbediener, der offensichtlich selbst Freude an dieser Fahrt hatte. Bleibt nur zu hoffen, daß diese frühere WEM-Strecke noch recht lange erhalten bleibt.

Jochen Kretschmann (DMV), Berlin

„Feuer – Wasser – Kohle"

Baureihe 56^{2-8} $G8^1$/U

Sie war eine typische „Preußin", die G 8^1, die Baureihe 55. Sie bestimmte über Jahrzehnte hinweg mit das Geschehen im Güterverkehr. Mit ihrer Konstruktion hat sich Robert Garbe, Pionier der Entwicklung der Heißdampflokomotive, ein Denkmal gesetzt.
Eine Schönheit war die 55er nicht. Kurz und plump, mit großem vorderen und hinteren Überhang, die sie bei einem Achsstand von 4,7 Metern zum „Schaukelpferd" werden ließ, machten sie nicht gerade zu einem Fotomodell. Wer sich jedoch mit dieser Lokomotive angefreundet hatte, wurde nicht enttäuscht. Sie ließ sich mit drei Strichen bequem schaufeln, verlangte ein Minimum an Pflege und brachte Leistungen, bei denen heute einige „Petroleumkonkurrenten" gar nicht so überragend abschneiden würden, wenn überhaupt. Der Kesseldruck war gegenüber der P 8 und der G 10 schon um 2 atü höher, ein Vorteil, den man sehr bald schätzen lernte. Sorgen bereiteten mitunter die beiden hochliegenden Dampfstrahlpumpen besonders dann, wenn der Tender bereits zur Hälfte leer war. Die spätere Ausrüstung der 55er mit einer Vorwärmeranlage machten diesem Problem bald ein Ende.
Von Nachteil war jedoch immer die Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h. Das mag auch der Grund dafür gewesen sein, daß in den 30er Jahren über 600 Lokomotiven dieser Baureihe umgebaut worden sind. Der Rahmen wurde dabei vorgeschuht, der gesamte Kessel einen knappen dreiviertel Meter nach vorne geschoben und die Lokomotive mit einer vorderen Laufachse mit Bissel-Lenkgestell ausgerüstet. Was nach diesem Umbau die Werkhalle verließ, war optisch nicht mehr die alte 55er. Die Lokomotive schien schlanker geworden, der vordere Überhang war verschwunden, und mit ein bißchen Phantasie und nochmehr Liebe zu dieser Eisenbahn sah sie sogar „schneller" aus. Zwar nicht so schnell wie eine 03 – aber eben doch etwas flinker als zuvor. Und in der Tat, die Lokomotive sah nicht nur so aus – sie war es auch. 56^{2-8}, so hieß sie jetzt. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug nunmehr 70 km/h. Einige Dienststellen bestritten mit der 56^{2-8} ihren gesamten Personenverkehr, und auch bei diesen Diensten ließ die Lokomotive ihr Personal nicht im Stich. Viele Schwarze, die sich der 50er Jahre erinnern, wissen, daß das damalige Bw Lichtenberg das reinste Lokomotivmuseum war. Die Baureihen 52 und 38 waren die größten Maschinen, sämtliche ELNA-Maschinen der BR 91 und BR 92 waren vertreten, und hinzu gesellten sich die T 12, eine T 11, die T 3 in allen Variationen, eine T 9 (Naßdampfer mit der Achsfolge C'1), die preußischen T 9^3 und die G 8^1.
Zum Maschinenpark des Bw gehörten auch zwei 56er, die „217" und die „515". Als Splittergattung führten sie ein Schattendasein, ständig wechselte das Personal – und das sah man ihnen auch an. Schließlich kam unser damaliger Gruppenleiter auf die Idee, aus der „515" eine Jugendlok zu machen. Genug junge Lokführer waren wir in der Dienststelle. So gelangte ich also auf die 56er. Acht Burschen zwischen 18 und 22 Jahren waren wir. Die Welt wollten wir aus den Angeln heben. Uns störte nicht, wenn die Männer von der „hohen Achse" unsere Maschine „Kindereisenbahn" nannten, die alten Güterzughasen spöttisch fragten, ob unsere Eisenbahn schon Wasser trinken dürfe – oder noch Milch bekäme. Wir werkten und putzten an unserer Lokomotive, unserem zweiten Zuhause, und nach einem neuen Anstrich sah sie wieder wie eine richtige Lokomotive aus. Unser Dienstplan nannte sich „Rbd-Reserve" – eine Art „Saubermacher" für die damalige Oberzugleitung.
Erster Dienst: Ablösen in Berlin-Grünau, einen Leerwagenzug nach Lübbenau bringen, 120 Achsen, rund 720 Tonnen Last. Kleine Fische! Zwar dauerte es eine Weile, bis die kleine Luftpumpe den Zug aufgefüllt hatte, doch dann ging's los. Es rollte verhältnismäßig gut. Mit knapp 10 atü Schieberkastendruck erreichten wir beinahe 60 km/h. Über uns säuselten die beiden Ramsbottom-Sicherheitsventile, ein sicheres Zeichen für Spitzendruck im Kessel. Die 56er lief wie ein Uhrwerk, lag wie ein Brett auf der Schiene. Mühe vergangener Tage hatte sich ausreichend gelohnt. Planmäßig geht es in Oderin „in die Ecke". Die Aufsicht meldete: Dreimal Kreuzung! Obligatorischer Rundgang. Achsen, Stangenlager – eiskalt! Auch der Kohle- und Wasservorrat hatte sich nur unwesentlich vermindert. Mit einer 52er hätten wir mehr verbraucht.
Mein Assistent rechnete bereits im voraus. In Lübbenau hätten sie bestimmt einen „fetten Happen" für uns zurück nach Schöneweide, meint er, so eine Kohlenschrumme... Damals erfolgte die Berechnung des Kilometergeldes nach der Tonnenlast. Je schwerer der



Lok 56 384 am 28. August 1969 im Bw Neubrandenburg.
Foto: R. Kluge, Lommatzsch

Zug, um so höher der Verdienst! Ich tippte an die Stirn. „Fetter Happen, Kohlenschrumme. Du weißt wohl nicht, wer in Lübbenau zu Hause ist? Die 43er – und für die Kumpels fängt ein Zug erst bei zweieinhalbtausend Tonnen an!" Das verstaubte Gesicht unter der Skimütze wurde nachdenklich. „Wieviel? Zweieinhalbtausend?" „Und mehr! Aber zum Grundfeuer anrichten sollen bald vier Kasten Brikett draufgehen!" Genug der Debatten, nach der dritten Kreuzung gab es „Ausfahrt frei, zwei Flügel", und wir zuckelten los. Gegen 22.00 Uhr kamen wir in Lübbenau an. Gehorsam stellten wir uns am Kohlenrampengleis am Schluß der wartenden Maschinen an. Es waren alles 43er. Ihre Tender schienen unersättlich zu sein. Auch hinter uns stand bald eine Lok dieser zweizylindrigen Bären. Wir kamen uns vor, wie Gulliver im Lande der Riesen. Vorschriftsmäßig, wie es das „Dienstreglement" es verlangt, meldeten wir uns als Wendelok beim Lokleiter. „Was denn, eine 56er – von Berlin? Traut euch ja ziemlich weit weg mit eurem Feuerzeug." Trotzdem hatte man Verwendung für uns. Einen Frachtenzug nach Schöneweide sollten wir mitnehmen. „Wieviel hat denn dieser Zug?" wollte ich wissen. „Er soll voll sein – dann hat er 1600", sagte der Lokleiter.
Eintausendsechshundert Tonnen? Meinem Linksaußen fiel die Zigarette aus der Hand – und mir war auch nicht wohl. „Na Meister, das ist doch wohl zu

schaffen", meinte der Lokleiter auf unser nachdenkliches Schweigen hin. „Das haben wir schon mit einer G 10 genommen!" „Die 57er hat aber auch eine Achse mehr!" „Dafür aber zwei Dinger weniger auf dem Kessel!"
Kurz nach Mitternacht standen wir an unserem Zug. 108 Achsen, 1620 Tonnen. Unsere kleine Luftpumpe überschlug sich bald beim Auffüllen des Zuges. Auf dem Nebengleis machte sich ein Sonderzug „startfertig". Mein Assistent beobachtete den Heizer der 43er beim Feuerbeschicken, versuchte die Schaufeln zu zählen. Als er bei dreißig angelangt war, gab er es auf. Knapp zwanzig Minuten später schlug für uns die Stunde der Wahrheit. Getreu der alten Güterzugregel: Erst das Feuer – dann abfahren, wartete ich, bis der Linksaußen die Feuertür zustieß und meinte: „Das reicht fürs erste!" Rechte Hand am Fensterbrett, die rechte Schulter in die Fensterecke und mit der linken Hand den Regler vorsichtig auf. Zischend strömt Dampf aus den Zylinderhähnen, zwei, drei Sekunden, dann mit dem linken Knie die Hähne zu. Ich spürte in der Schulter, wie sich Wagen für Wagen in Bewegung setzt, hörte, wie die Puffer gegeneinander schlugen. Noch gedämpft hallte der erste Schlag durch den Schornstein, der zweite folgte, der dritte. Eine unsichtbare Hand schien die Maschine zurückhalten zu wollen. Der Zug ist gestreckt, rollte aber noch vorwärts. 14 atü Schieberkastendruck! Die Lok stemmte sich in die Stangen. Der erste, volle Abdampfschlag hallte in den Nachthimmel, scharf, heiser belfernd, die typische Aussprache einer „Preußin", kein Vergleich mit dem dumpfen Poltern der Einheitsmaschinen. Der Zug rollte. Kurz vor den Ausfahrweichen nochmals die Zylinderhähne, die ja eigentlich Ventile sind, auf, dann verschlingt uns die Nacht. Scharf und rhythmisch belferte unsere 515. Es war eine Freude, dem sauber eingestellten Schieberpaar zu lauschen. Die Zeiger auf den Manometern vibrierten, in den beiden Glasröhren pendelt der Wasserstand. „Ragow Durchfahrt!" „Durchfahrt frei!". Die Sicherheitsventile beginnen zu säuseln. Die Feuertür fliegt auf. Knirschend fährt das Schaufelblatt in die „Lauchhammer Halbsteine" auf dem Tender. „Fängt das Kind an zu schrein" – muß was rein", erklärte mein Mitarbeiter. „Vorsignal frei!" Die Feuertür fliegt zu. Der Mann auf der linken Seite sieht nach vorn. „Vorsignal frei – und Durchfahrt auch frei!" Der Mond, der inzwischen aufgegangen war, und eine einwandfreie Signalbeleuchtung machten uns die Arbeit leichter. Mit 60km/h rollten wir durch Lübben. Auf einem Nachbargleis hielt ein Schmalspurpersonenzug seine „Nachtruhe". Die Aufsicht auf dem Bahnsteig hebt grüßend die weißleuchtende Lampe. Weichen klirren unter der Lok – und dann sind wir wieder allein auf dem Schienenstrang, der im fahlen Mondlicht gleißend, scheinbar mitten durch die Wiesen führt. „Lubolz Durchfahrt!" „Frei, Durchfahrt!" Wir wußten, daß es darauf ankam, was in Schönwalde geschieht. Wenn wir dort durchkommen, ist der Berg hoch nach Brand halb so schlimm. Die Räder hämmern über die Schienenstöße. Der Antrieb des Michalkölers schnarrt. Kurzer Blick zur linken Seite, zu dem Mann, der auf seinem Schemel sitzend, mit der rechten Hand sich am Einspritzdrilling anstützend, seine Zigarette raucht. Für einen Moment treffen sich unsere Blicke. Wir zwinkern uns zu. „Einwandfrei", meint der Linksaußen nur. Die Zugleitung meinte es gut mit uns. Schönwalde gibt uns Durchfahrt und damit war der Berg nach Brand bereits halb bestiegen. Mit Schwung hinunter nach Oderin. Zweimal Grün! Solch ein Glück hatte man im Güterzugdienst nur selten; genug Dämpfe und überall frei. Halbe durch, Teupitz, Motzen, Bestensee und als wir in „Kw" (Königs Wusterhausen) am Wasserkran festmachen, kündete über Dubrow am Horizont ein fahles Grau bereits den neuen Tag an. Beim Wassernehmen Kontrolle der Achsen und Stangenlager. Wieder alles normal. Ein Blick auf den Tender. Die Lokomotive scheint wirklich sparsam zu sein. „Meister!" Ich sehe aus dem Fenster. Der Zugführer, ein älterer Kollege mit nickelgefaßter Halbbrille, steht an der Lok. Er lächelte. „Seid ja gefahren wie die Götter, ihr jungen Burschen!" „Na ja, Chef, man tut was man kann!" „Pass auf, Meister, findest du nach Pankow?" Komische Frage. Ein Lichtenberger, der nicht nach Pankow findet, gibt es denn so etwas? „Schöneweide ist voll – der Zug soll gleich durch nach Pankow. Gleich nach der nächsten S-Bahn geht es weiter!"
Es ging weiter, zuerst auf dem Gemeinschaftsgleis mit der S-Bahn bis Wildau, dann auf eigener Schiene weiter bis Grünau. Vom Stellwerk wurde uns auf einer Tafel signalisiert: „Pkr" – Pankow-Rangierbahnhof! Kurzer Pfiff. Verstanden! Die Ausfahrt war frei bevor wir bremsen mußten. Wir rollten weiter über das Personenzuggleis, und kurz hinter Adlershof erwischte es uns. Das Vorsignal der Abzweigung Swv, das die Ausfahrt aus dem Güterbahnhof in Richtung Norden deckt, zeigte Warnstellung. Ich ließ die Dampfpfeife gellen. Wenn du hier zum Stehen kommst, schoß es mir durch den Kopf, sind die Messen gelesen. Aus dem Stand heraus, vom Güterbahnhof kommend, hat selbst die 52er über 1100 Tonnen ihre Probleme. Auslachen werden sie dich zu Hause, dachte ich verzweifelt, werden sagen, daß wir keine Ahnung hätten und was sonst noch mehr. Ganz ehrlich, ich hatte ganz schöne „Manschetten". Das haltzeigende Einfahrsignal kam immer näher. Plötzlich erinnerte ich mich Hellmut Schittkowski, meines Lehrmeisters, des Mannes, der mir das kleine und das große Einmaleins des Lokomotivführers beigebracht hatte. „Wenn ein Signal an so einer dußligen Stelle steht – so in der Kurve, wo alles klemmt – fahr nicht bis ganz ran. Fang den Zug vorher ab, laß ihn kullern, wenn du Glück hast wird es doch frei – und du brauchst nicht aus dem Stand anzufahren..." Gedacht, getan! Vorsichtig den Zug angebremst, ausgelöst, trudeln gelassen. – Noch zweihundert Meter bis zum Signal, und es zeigte immer noch Halt. Wieder den „Angsthebel" in Abschlußstellung, der Zug begann erneut zu „kratzen". Wieder mit dem Führerbremsventil in Fahrtstellung, noch einhundert Meter. Noch sechzig Meter. Wir fahren bereits im „Kriechgang". Die Chancen gehen gegen Null. Da, fünfzig Meter vor dem Signalmast, hebt sich der Flügel. Frei! Ich drehe die Steuerung nach vorne, gebe 75% Füllung. Jetzt, Robert Garbe, mußt du beweisen, daß der Zwillingsheißdampfer, der für dich einst das Tedeum war, auch nach fünfzig Jahren kein altes Eisen ist. Ich schiebe den Regler voll auf. „Maat, jetzt aber Dämpfe!" Die Schaufel kratzt auf dem Tenderblech, ich klappre mit der Feuertür. Die „515" stampft und vibriert. Aus dem Schornstein jagt die Rauchfahne, begleitet von einem Geheul. Wir passierten die Unterführung, über die die S-Bahn nach Spindlersfeld führt. 30km/h machten wir jetzt, hängen genau in dem Einschnitt zwischen dem Abstellbahnhof und den S-Bahngleisen. Braunschwarz steigt die Rauchsäule in den Morgenhimmel. Kurzer Blick zur linken Seite. Der eine hatte Spitzendruck und dreiviertel Wasser im Kessel, der andere die „Hütte" vollauf – und die Steuerung ganz vorne. Alles andere mußte die „515" alleine machen. Und sie machte es! Zwar waren wir kurz vor der Johannisthaler Brücke runter auf die 20km/h – aber in Höhe der Bahnsteigmitte von Schöneweide hatten wir alles wieder im Griff. Wenn die Fahrgäste ohne Warnung von der Bahnsteigkante zurücktreten, hat man stets die erforderliche Geschwindigkeit. Bei uns hat wohl auch der Krach ein übriges dazu beigetragen. Als wir Baumschulenweg ansteuerten, kommt mein Linksaußen zu mir herüber. In seinem Gesicht seh ich nur noch Augen und Zähne. „War wohl vorhin ziemlich dünn, was Meister?" „War sehr dünn, Großer!" „Hast du gedacht, daß wir da noch wegkommen?"
„Frag mich mal was Leichteres!" In Pankow auf dem Berg hingen wir unsere Lok ab und fahren ins Bw. Haben Glück gehabt, wir drei. Ich hielt meinem Mitarbeiter die Zigarettenschachtel hin, nach dem ersten genußvollen Zug meint er: „Ist doch eine brave Lotte, unser Pferdchen, oder?" Ich konnte ihm nicht widersprechen.

Dieter Kleine-Möllhoff, Forst

Über die Entwicklung großspuriger Eisenbahnen

1. Teil

Wer heute ein Supermodell des VEB PIKO oder VEB Berliner TT-Bahnen in den Händen hält und betrachtet, der möchte sicher auch wissen, welcher Weg von den Anfängen der Modellbahn bis zum heutigen Stand zurückgelegt wurde.
Mit der kleinen Eisenbahn auf Gleisen beschäftigt man sich nun schon seit rund einhundert Jahren. Damals waren es Blechfahrzeuge großer Spurweiten, die auf Weißblechschienen, von Uhrwerkkraft angetrieben, ihre Runden drehten.
Da die Ansprüche der Spielzeugbahner in bezug auf die Laufdauer stiegen, wurde der Dampfantrieb für die Lokomotiven eingeführt. Das war nicht ungefährlich, denn die Spiritusbrenner konnten beim Entgleisen und Umstürzen der Lok Brände verursachen.
Erst mit dem elektrischen Antrieb wurde eine Form gefunden, die sich bis heute durchgesetzt hat.
Die Einkommensverhältnisse des weitaus größten Teils der Bevölkerung gestatteten jedoch kaum die Anschaffung einer elektrischen Bahn für die Kinder. Für die weniger Bemittelten blieben nach wie vor die billigen Uhrwerkantriebe bestimmend.
Nach dem zweiten Weltkrieg hatten die Menschen zunächst größere Sorgen, als an Spielzeugeisenbahnen zu denken. Aber schon im Jahre 1946, als man dabei war, die Spuren der Zerstörung zu beseitigen, Betriebe aufzubauen und das Leben halbwegs zu normalisieren, dachte in Berlin ein Mann auch daran, wieder Eisenbahnen als Kinderspielzeug herzustellen. Es war Werner Zeuke, der in einer kleinen Werkstatt die ersten elektrischen Eisenbahnen auf dem Gebiet der drei Jahre später gegründeten DDR baute und den Grundstein für den heute weitbekannten VEB Berliner TT-Bahnen legte. Kurz nach Zeuke nahm die Firma Liebmann (später VEB Metallspielwarenfabrik Stadtilm) in Thüringen ihre Spur-0-Fertigung auf.
In der Herstellungstechnologie wie auch im technischen System ihrer Bahnen gingen beide Firmen leider eigene Wege, so daß ein gemeinsamer Einsatz von Fahrzeugen auf einer Anlage ohne Umbau nicht möglich war und ist, obwohl beide ein Dreischienengleis für ihre Erzeugnisse vorsahen. Es ist jedoch hervorzuheben, daß diese Hersteller den Grundstein für eine eigene Modellbahn-Industrie der DDR legten, denn bis dahin waren Hersteller dieser Art nur in und bei Nürnberg konzentriert. Jetzt wurden elektrische Modellbahnen auch für die Arbeiter erschwinglich, so daß sich der Kreis der Modelleisenbahner rasch vergrößerte. Für die Hobbyeisenbahner in der DDR standen in den 50er Jahren die Spuren 0 (32 mm), S (22,5 mm) und B0 (16,5 mm) zur Verfügung.

Die Technologie der Spur-0-Produktion

Die technologischen Voraussetzungen waren aufgrund der Hinterlassenschaft des nationalsozialistischen Regimes nach 1945 denkbar schlecht. Dennoch versuchten die Hersteller aus den gegebenen Möglichkeiten das Beste zu machen.
So wurde bei der Firma Liebmann, Stadtilm, anfangs das gesamte Bahnmaterial einschließlich der Schienen aus Aluminium gefertigt. Die Produktion war aufwendig, weil die Einzelteile mittels Nuten und Schrauben verbunden wurden.
Erst später, als der Betrieb verstaatlicht worden war und unter dem Namen Metallspielwarenfabrik Stadtilm produzierte, ging man zur Blechbauweise über und stellte die Verbindung der Teile durch Verlappen her, was auch eine Erhöhung der Produktionskapazität ermöglichte und den Fahrzeugen ein eleganteres Aussehen verlieh. Passend zu den verbesserten Fahrzeugen wurde ein für damalige Verhältnisse hervorragendes Gleis entwickelt. Nun fertigte man dem Maßstab angepaßte Profilschienen auf Plastschwellen, die dann mit Stiften verbunden wurden. Die Anzahl der Schwellen erhöhte sich von drei beim Alu-Gleis auf sieben je Gleisstück bei diesem neuen System. Bis zur Einstellung der Spur-0- und der Aufnahme der Spur-S-Produktion änderte sich diese Technologie nicht mehr.
In Berlin dagegen, wo bis zum Anfang der 60er Jahre Eisenbahnen in der Spur 0 gefertigt wurden, mußte die Technologie öfter geändert werden. Grund hierfür war die Materialbeschaffungsfrage in der Übergangszeit und ab den 50er Jahren der Einsatz von Plasten. Anfangs stellte Zeuke einfache Blechbahnen in geringer Stückzahl in handwerklicher Fertigung her, die jedoch durch neue Produkte ersetzt wurden.
Da die Blechbeschaffung ein ständiges Problem war, erprobte man das Gießverfahren mit Aluminium. So wurde zum Beispiel die bekannte Tenderlok T 48 anfangs mit Alugußgehäuse produziert. Bei der Wagenherstellung dominierte weiterhin Blech. Die groben Aluminiumgußgehäuse befriedigten in keiner Weise, zumal umfangreiche Verputzarbeiten erforderlich waren. Die Einführung von Plasten schuf bessere Möglichkeiten. Zeuke-Bahnen waren die ersten Spur-0-Bahnen, bei denen für das Gehäuse der Lokomotiven und D-Zugwagen Kunststoff eingesetzt wurde. Durch die neue Technologie war es nun möglich, eine breite Palette von Modellen zu günstigen Preisen und bei vernünftigen Arbeitsbedingungen für die Arbeiter im Werk zu produzieren. Auch die gute alte T 48 war nun im neuen Gewand erhältlich.
Weitere Verbesserung ergab der Ersatz der bis dahin gebräuchlichen Duroplaste durch Thermoplaste. So konnte der Minol-Kesselwagen, dessen Kessel anfangs aus Pappe bestand, aus farbigem Thermoplast gefertigt werden. Eine Sonderstellung im Produktionsprogramm nahm die E 44 ein. Bei dieser Lok wurden der Kasten und die Vorbauten aus Blech, das Dach aus Bakelit und die Drehgestellblenden aus Thermoplast hergestellt.
Dieses Modell vereinigt die zur damaligen Zeit gebräuchlichen Werkstoffe, und es stellt zugleich den Höhepunkt und den Abschluß der Spur-0-Modelle dar. Weitere Modelle wurden nicht mehr entwickelt. Das Gleissystem bei Zeuke war recht einfach, jedoch sehr stabil. Es bestand aus einfachen auf Blechschwellen montierten Hohlprofilschienen.
Produziert wurde Zweischienengleis für die Uhrwerkbahnen und Dreischienengleis mit drei voneinander isolierten Schienen für die Bahnen mit elektrischem Antrieb. Das System, d. h. die Gleisgeometrie, war für beide Antriebsysteme gleich.
Die Weichen (für Hand- und Elektrobetrieb) und Kreuzungen wurden auf Plast-Grundplatten montiert. Die guten Erfahrungen der Hersteller beim Einsatz neuer Werkstoffe auf dem Spur-0-Sektor setzten sich schnell auch bei den kleinen Spurweiten durch. Ein zeitgemäßes Modell wäre ohne die inzwischen ausgereifte Plastverarbeitungstechnologie nicht vorstellbar. Allerdings ist heute die moderne Metall-

druckgußtechnologie der vorgenannten fast ebenbürtig.

Neue Wege, neue Werkstoffe, neue Formen

Die in der DDR ansässigen Firmen suchten neue Wege zur Produktion von Eisenbahnen der Spurweite 0, um mit ökonomisch vertretbarem Aufwand den steigenden Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden.

Dazu wurden einige bis dahin noch nicht im Spur-0-Eisenbahnbau bekannte Materialien verwendet, wie zum Beispiel Aluminiumplatten und Preßwerkstoff (Bakelit). Durch den verschiedenartigen Einsatz der jeweiligen Materialien wurde das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge öfter verändert. Da Zeuke und Liebmann verschiedene Wege auch beim Materialeinsatz gingen, entwickelten sich zwei unterschiedliche Stile. Der Kenner kann Zeuke- und Liebmann-Erzeugnisse sofort voneinander unterscheiden.

Zeuke-Lokomotiven sind aufgrund der Bakelitbauweise feiner detailliert, während die Liebmann-Loks anfangs durch die beim Bau verwendeten starken Aluminiumbleche recht schwerfällig wirken. Bei den späteren aus Schwarzblech gebauten Lokomotiven wurde dieser Mangel beseitigt. Die Wagen waren allerdings immer größer und schwerer als die von Zeuke, so daß sie vom Maßstab her nicht zu diesen passen.

Bei Liebmann verwendete man zum Wagenbau zunächst Aluminiumplatten, die nicht durch Verlappung, sondern durch Verzahnung und Verschraubung verbunden wurden. Deshalb sind bei diesen Wagen die Seitenwände über die Eckkanten herausgezogen, wodurch sie ihr typisches Aussehen erhielten.

Die Haltbarkeit ist jedenfalls enorm; wenn man vom im Laufe der Zeit ramponierten Farbanstrich absieht, sind diese Erzeugnisse auch heute noch recht attraktiv.

Bei einigen Zeuke-Wagen wurde dünnes Blech nach dem Stanzen durch Verlappung miteinander verbunden. Zusätzlich zum Farbanstrich wurden Abziehbilder verwendet. Letztere hatten den Vorteil, daß die Wagenteile nicht weiter plastisch geprägt werden mußten, denn durch die Bildgestaltung der Abziehbilder wird der Eindruck einer vorhandenen Prägung hervorgerufen. Das wurde sonst nur von einem guten Lithographiedruck erreicht, wie ihn die Vorkriegshersteller angewendet hatten.

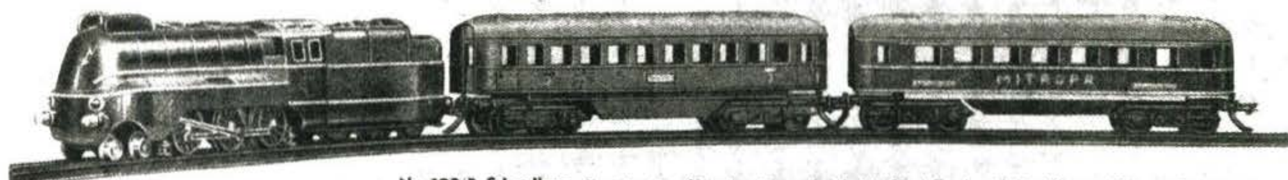
Bei den Bakelit-D-Zugwagen von Zeuke konnte auf einen Anstrich verzichtet werden, da das Material vor der Verarbeitung eingefärbt werden konnte. Einige zusätzliche Verzierungen wurden mit Abziehbildern oder durch Bedrukken dargestellt. Bei diesen Wagen konnten erstmals die Vorzüge von Plastmaterial bei der Formgebung genutzt werden. Schilder, Griffe und Klinken waren gleich in die Preßform eingraviert worden. Die Vorzüge des Plasteinsatzes lagen klar auf der Hand, so daß fortan Thermoplaste den Hauptanteil aller Werkstoffe bildeten.

Elektrische Schaltungen und ihre Besonderheiten

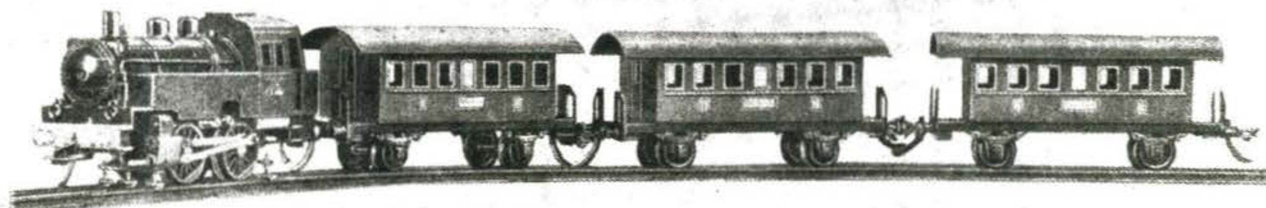
Bei elektrisch angetriebenen Spur-0-Bahnen mit Wechselstrom hatte sich das Dreischienengleis allgemein durch-

Komplette Züge Spur 0

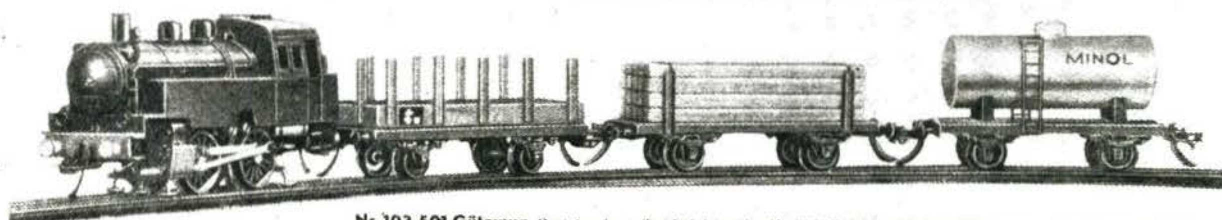
Alle Fahrzeuge sind mit automatischer **ZEUKE**-Patentkupplung ausgerüstet. Sie ermöglicht das Kuppeln der Fahrzeuge, ohne die Wagen mit der Hand zu berühren. Auch das Entkuppeln erfolgt selbsttätig mit Hilfe der elektromagnetischen Entkupplungsschiene.



Nr. 103/3 Schnellzug Bestehend aus Schnellzuglokomotive Nr. 108/597 mit Tender, 1 D-Zug-Wagen, 1 Mitropa-Speisewagen (oder 2 D-Zug-Wagen). 12 gebogene, 4 geraden Schienen, 1 Anschlußschwelle. Zuglänge 105 cm Im Karton verpackt.



Nr. 103/2 Personenzug Bestehend aus Tenderlokomotive Nr. 108/27, 3 Personenwagen, 12 gebogenen, 4 geraden Schienen, 1 Anschlußschwelle. Zuglänge 86 cm. Im Karton verpackt.



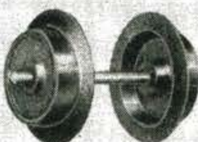
Nr. 103/501 Güterzug Bestehend aus Tenderlokomotive Nr. 108/27, 3 verschiedenen Güterwagen, 12 gebogenen Schienen, 1 Anschlußschwelle. Zuglänge 81 cm. Im Karton verpackt.

Ersatzteile

Achtung! Bei Bestellung von Ersatzteilen neue Bestellnummern beachten!



Nr. 2/G 9
Lokspeichenrad
Aus rotem Preßstoff. Laufkranzdurchmesser 34 cm. Kurbelzapfen 6 mm lang. (Weitere Lokräder siehe Preisliste.)



Nr. 8/G 2 **Radsatz**
Isoliert. Für Fahrzeuge Spur 0. Achsdurchmesser 3 mm.

Nr. 8/10
Wagenrad
Einzeln. Aus schwarzem Preßstoff. Bohrung 3 mm.



Nr. E 10/04 **Achslager**
Eisenblech. Geprägt. Bohrung 3,2 mm.



Nr. 8/G 1 **Drehgestell**
Für 4 achsige Eisenbahnwagen. Blechrahmen mit Preßstoff-Seitenteilen. Isolierte Radsätze. ZEUKE-Patentkupplung.



Nr. 80/00
Einbaumotor
20 Volt. Doppelte Feldwicklung für Vor- u. Rücklauf. Leistung 20 Watt. Mit Ritzel Nr. 80/10



Nr. 85/00
Stromabnehmer
Mit 3 gefederten Pilzschleifen.



Nr. 3/10
Zylinderblock
Aus termoplastisch. Kunststoff.



Nr. 90/00
Zeuke-Patentkupplung
Mit Zugfeder.



Nr. 80/G 2 **Rotor**
Mit Scheibenkollektor ohne Ritzel. Durchmesser 30 mm.



Nr. 80/G 1 **Stator**
Doppelte Feldwicklung. Abmessung 55x58 mm.



Nr. 80 G5 **Bürstenbrücke**
Mit Schraubkappen Nr. 80/04

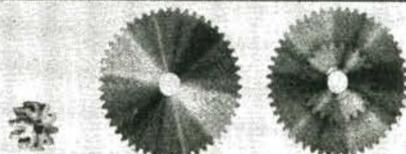
Nr. 80 01—03 **Bürstenpaar**
Bestehend aus 2 Kohlebürsten mit Federn.



Nr. 80/G 4 **Motorbrücke**

Ab Fabrik kein Verkauf an Private!

Zahnräder



Nr. 80/10 **Ritzel** Nr. E 2/49 **Stirnrad** Nr. E 2/50 **Stufenrad**

Bestell-Nr.	Benennung	Modul	Zähnezahl	Durchmesser	Bohrung
80/10	Ritzel	0,5	10	6	2,2
E 3/60	Ritzel	0,5	10	6	2
E 2/53	Ritzel	0,6	8	6	2
3/56	Stirnrad	0,5	60	31	4
E 2/49	Stirnrad	0,6	50	31	4
2/G8	Stufenrad	0,5	30/10	16/6	2,5
E 2/50	Stufenrad	0,6	50/25	31/16	4
E 70/61	Stufenrad	0,5	60/30	31/16	4
2/G7	Stirnrad mit Nabe	0,5	30	16	4
3/G5	Stirnrad mit Nabe	0,5	40	21	4

Weitere Ersatzteile siehe Preisliste.

gesetzt. Auch bei dem von Märklin als „Modellschienen" angebotenen Gleismaterial fehlte die Mittelschiene nicht. Die großen Vorteile dieser Stromzuführungsart bestehen in der sicheren Stromabnahme durch die Triebfahrzeuge und in der einfachen Handhabung beim Aufbau der Gleisfiguren. Eine Kehrschleife ist problemlos zu realisieren, weil die Mittelschienen stets verbunden sind und beide Fahrschienen gemeinsam das andere Potential bilden.

Von diesem bewährten System ging Zeuke ab, um die Lokomotivumschaltung auf Vor- und Rückwärtsfahrt einfacher bewerkstelligen zu können.

Bei genauerem Betrachten des Zeuke-Gleises fällt auf, daß die einzelnen Schienen isoliert auf die Schwellen montiert sind. Der Grund für diese Verfahrensweise ist das fehlende Umschaltrelais zur Fahrtrichtungsänderung in den Lokomotiven. Die Nutzung dieses Gleises für einen unabhängigen Zweizugbetrieb wie bei der Trix-00-Bahn hätte vermutlich zu patentrechtlichen Schwierigkeiten geführt. Dennoch mußten alle Fahrzeuge mit Plasträdern ausgerüstet werden.

Wie schaltet eine Zeuke-Lok nun um? Jede Lok wurde mit einer großen Feldspule ausgerüstet. In ihr steckt das Geheimnis des Umschaltens. Zwei entgegengesetzte Wicklungen, die je nach Stromdurchfluß das Statorfeld aufbauen, bewirken die Drehrichtungsänderung des Ankers und damit die Fahrtrichtungsänderung der Lokomotive. Der Zeuke-Stator hat demzufolge drei Wicklungsanschlüsse. Der Masseanschluß ist zum Mittelschleifkontakt und die beiden freien Spulenden sind an die Außenschleifkontakte geführt. Je nachdem, welche der beiden Außenschienen stromführend ist, ändert die Lokomotive die Fahrtrichtung. Das System funktioniert sicher, ein versehentliches Umschalten ist ausgeschlossen.

Diese Vorteile boten die alten Wechselstromlokomotiven der Vorkriegszeit nicht. Man experimentierte damals schon mit Gleichrichtern zur Umschaltung: Sie setzten sich jedoch nicht durch.

Erst der Gleichstrommotor löste bei Modellbahnen diese Probleme. Ein wesentlicher Nachteil des Zeuke-Systems besteht in der nicht mehr vorhandenen Freizügigkeit der Streckengestaltung, denn der Aufbau einer Kehrschleife ist auf der Anlage für Kinder bzw. Laien nicht mehr möglich.

Bei Stadtilm hingegen wurde das Gleis in althergebrachter Weise mit isolierter Mittelschiene und leitend miteinander verbundenen Außen- bzw. Fahrschienen produziert. Die mit Gleichstrommotoren ausgestatteten Lokomotiven wurden mittels Polwender in die gewünschte Fahrtrichtung gebracht. Die Stadtilm-Lokomotiven sind aufgrund ihrer Bauart universell einsetzbar. So laufen diese Fahrzeuge mit ihren älteren Brüdern aus der Vorkriegszeit noch heute gut zusammen. Bedingung ist, daß die Anlage mit Gleichstrom gespeist wird. Sammler von Eisenbahnen großer Spuren, die ab und an mal ein

Diese beiden Reproduktionen aus dem im Jahre 1955 herausgegebenen Katalog vermitteln eine Übersicht aus dem Zeukeprogramm der 50er Jahre.

Repro: I. Pochanke, Berlin

Gebäude selbst gebaut

Im allgemeinen wird für die Herstellung von Außenwänden 2mm bis 4mm starkes Sperrholz verwendet, aus dem die Konturen mit der Laubsäge herauszuarbeiten sind. Werden dagegen 0,6mm bis 0,8mm starkes Sperrholz und Modellbauleisten mit den Abmessungen 2mm × 2mm, 2mm × 3mm, 3mm × 3mm verwendet, lassen sich Wände unterschiedlicher Stärke rationeller anfertigen. Das dünne Sperrholz wird mit Schere (Außenkonturen) und Stecheisen (Fenster, Türen und sonstige Ausschnitte) bearbeitet. Die Mauerwerkdicke im Fenster- und Türbereich deutet man durch Leisten an, die innen an die Begrenzungen der Ausschnitte angeklebt werden. So ist es leicht möglich, an einer Außenwand unten tiefe und oben flache Fensterleibungen darzustellen. Nach erfolgtem Ausstechen sind ober- und unterhalb der Fenster und Türen parallele Leisten auf die Rückseite der Wand, senkrechte Leisten immer gleicher Länge an die seitlichen Begrenzungen von Fenstern und Türen zu kleben. Nützliche Klebehilfen sind dabei: Gardinenzwicker, Locken- und Wäscheklammern. Die Leistenlängen werden in der benötigten Anzahl angerissen und bis zu einem Querschnitt von 3mm × 3mm mit einem sehr scharfen Bastelmesser (Skalpell) geschnitten. Alle vorhandenen Konturen müssen dann mit einer Feile auf das genaue Endmaß gebracht werden. Für lange Kanten haben sich zwei Sandpapierfeilen unterschiedlicher Körnung ausgezeichnet bewährt.
Stecheisen sollte man sich in zwei bis drei Breiten selbst zurechtschleifen (2mm–3mm–5mm). Da das zu verarbeitende Material (Holz, Pappe) sehr weich ist, werden an die Stahlqualität keine Anforderungen gestellt. Stecheisen und Messer müssen stets scharf sein.
Diese Werkzeuge dienen auch zur Serienfertigung von Fensterrahmen aus Zeichenkarton. Dazu sind auf einem Blatt sämtliche für den Bau benötigten Fenster aufzureißen. Dann legt man nacheinander an den Kanten aller vier Richtungen eine Stahlschiene an und sticht an dieser entlang die Öffnungen aus. Das garantiert rasches und sauberes Arbeiten. Bunte Gardinen sind seltener an Fenstern zu sehen, als weiße. Letztere entstehen aus Transparentpapier, in das dicht nebeneinander senkrechte Falten (auf weicher Unterlage) eingedrückt werden. Die unvermeidlichen bunten Übergardinen sollten höchstens von innen her an den Seiten durchscheinen.
Türen erhalten Klinken nicht aus Draht, sondern aus ganz schmalen Messingstreifchen. Sie lassen sich besser vorbildgerecht formen. Scharniere und Türbänder, die durchaus funktionstüchtig sein können, dürfen nicht vergessen werden. Sollen Türen mit Glasfüllungen hergestellt werden, reißt man sie auf dem Material so an, daß ringsum breite Ränder bleiben. Dann sind die Öffnungen zu kennzeichnen, um zuletzt die Tür herauszuschneiden. Grundsätzlich müssen bei allen Sperrholzarbeiten schmale Konstruktionselemente in Faserrichtung angelegt, und die Ausschnitte sollten stets zuerst an gegenüberliegenden Seiten quer zur Faserrichtung ausgestochen werden. Bei umgekehrtem Vorgehen riskiert man ein Weiterreißen in Faser-Längsrichtung. Zwischendekken, und wo nötig, Zwischenwände geben einem Gebäude aus dünnem Sperrholz eine hohe Stabilität. Sie sollten so eingebaut werden, daß damit eine echte Begrenzung einsehbarer Räume erzielt wird. Helle, reflektierende Unterseiten der Zwischendecken dienen der indirekten Raumbeleuchtung.
Mobiliar für die Inneneinrichtung wird am einfachsten aus Papier und Karton hergestellt. Hierbei orientiert man sich an der eigenen Umgebung. Maßstabprobleme entstehen dabei kaum. Hier, wie bei ähnlichen Eigenschöpfungen, können zur Modellmaß-Ermittlung großzügig folgende „Kopfrechenfaktoren" angewendet werden: H0 – 11, TT – 8, N–6. Dadurch erhält man näherungsweise das Modellmaß in Millimetern, wenn das Vorbildmaß in Metern mit o.g. Faktoren multipliziert wird (Beispiel: 2m hohe Tür wird in H022mm, in TT 16mm und in N 12mm hoch). – Die Ungenauigkeit liegt bei ca. 5%, was bei einem Gartenzaun, einem Kaninchenstall o.a. wohl zu tolerieren ist! Dächer, besonders solche mit komplizierten Formen, können sehr gut aus 0,6 mm Sperrholz angefertigt werden. Die Faser muß dabei aus Stabilitätsgründen in Richtung First/Traufe verlaufen. Ebenfalls wegen der Festigkeit sind größere Flächen mit daruntergesetzten, bindeartigen Dreiecken zu unterstützen. Beim Nachbau von Schornsteinen dürfen auf keinen Fall die notwendigen Ausstiegluken und ggf. Laufbretter für den Schornsteinfeger vergessen werden.
Die Dachbedeckung sollte aus den bekannten, selbstgestanzten Dachziegelreihen oder den geritzten Schieferflächen bestehen. Modellpappdächer entstehen mit Hilfe von Dia-Einfaßband. Dieses Band hat für H0 die richtige Modellbreite und eine vorzügliche Klebkraft. Es wirkt ohne weitere Behandlung (Besanden), wie frischverlegte Pappe.
Ein weiteres Bedeckungsmaterial für Schuppen u.ä. ist Wellblech. Als recht stabiles Modellmaterial kann entsprechend aufbereitete Kupferfolie von Leiterplatten-Halbzeug dienen. Das Abziehen ist recht mühsam und muß vorsichtig erfolgen, damit nur die Streifen abreißen. Die so gewonnene Folie (sie ist wesentlich stabiler, als Alu-Grillfolie) ist mehrfach über eine Kante zu ziehen und wird so glatt. Dann prägt man mit der ganz flach geführten Reißnadel auf einem untergelegten Plastik-Frühstücksbrettchen (mit ganz feinen Rillen) die gewünschten Wellen ein. Dieses echte Wellblech hat außerdem den Vorteil, bei Metallkonstruktionen (Fahrradstände, Wellblechbuden u.a.) gut lötbar zu sein. Dem Gebäude-Selbstbauer, der nicht nur nach den vielen guten Bauskizzen in unserer Zeitschrift baut, sei abschließend zur fachlichen Orientierung das „Friedrich–Tabellenbuch Bau-Holz" (VEB Fachbuchverlag Leipzig) empfohlen. Hierin sind viele Konstruktionsprinzipien und Details dargestellt, die beim Selbstentwurf unbedingt beachtet werden müssen, um grobe Fehler zu vermeiden. *H.-J. Hildebrandt, Dessau*

Modell rollen lassen, aber an den Fahrzeugen keine Veränderungen vornehmen möchten, können auch Zeuke-Lokomotiven auf normalen Dreileitergleisen betreiben. Ein kleiner Trick macht dies möglich: Eine Pilzschleiferseite wird einfach mit etwas Heftpflaster überklebt, und schon kann es losgehen! Der Fahrtrichtungswechsel wird durch „Pflasterwechsel" von links nach rechts und umgekehrt bewerkstelligt. Zum Probefahren reicht aber die Vorwärtsfahrt aus.

Kupplungsssteme

Die Kupplung, ein nicht unwesentlicher Bestandteil der Bahn, bereitet allen Modelleisenbahnern mehr oder weniger große Sorge. Beim Vorbild muß – mit Ausnahme der UdSSR und der USA – noch immer von Hand gekuppelt werden, bei den kleinen Bahnen geht das zwar automatisch, aber mit verschiedenen, nicht zueinander passenden Systemen. Die kleineren Bahnen bereiten lediglich bei N und Z keine Sorgen. Die Vielfalt auf dem Kupplungssektor rührt daher, weil aus Konkurrenzgründen die Kunden auf ein einmal erworbenes System festgelegt werden sollten. Beim Normalkunden klappte das auch. Aber den „echten" Hobbyeisenbahner hat das nie ernstlich gehindert, Erzeugnisse seines Geschmacks einzusetzen; er hatte nur etwas Arbeit mit dem Umbau.
Die Palette der Kupplungen reichte von einfachen Haken und Ösen bis zu kompliziert wirkenden halbautomatischen Konstruktionen. Bei Zeuke ging man den Weg zur vollautomatischen Kupplung mit Erfolg weiter. Die Zeuke-Bahn ist die einzige Spur-0-Bahn mit beidseitig wirkenden vollautomatischen Kupplungen. Der Nachteil besteht lediglich in der relativ großen Ausführung der Haken und Bügel. Dank der robusten Konstruktion arbeitet die Kupplung auch heute noch einwandfrei. An billigen Zeuke-Produkten wurden einfache Hakenkupplungen angewendet. Bei Liebmann in Stadtilm blieb man bei der handbestätigten Hakenkupplung. Die doppelseitigen Haken sind in Pufferhöhe angebracht. Da sie sehr zierlich ausgebildet sind, wirken sie auch recht vorbildgetreu, und die Wagen kuppeln sehr eng aneinander. Der Nachteil besteht in der reinen Handbetätigung der Kupplungen.
Beide in der DDR verwendeten Kupplungssysteme sind kaum mit früheren Systemen zu kombinieren.

Fortsetzung folgt

Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis
und Reinhard Taege, Brandenburg

Eine Segmentdrehscheibe in $H0_e$

Bekanntlich wurde die Strecke Wilkau (heute Wilkau-Haßlau) – Kirchberg als erste sächsische Schmalspurbahn am 17. Oktober 1881 eröffnet. In den folgenden Jahren kamen weitere Streckenabschnitte hinzu, bis der Schienenstrang schließlich 1897 Carlsfeld erreichte. Inzwischen erfolgte die Stillegung der Bahn.

Zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg wurde der Güterverkehr ab 1. Oktober 1972 und der Reiseverkehr am 2. Juni 1973 eingestellt. Kurz danach verschwanden sämtliche Bahnanlagen.

Zuvor haben sich Hunderte von Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern die sogenannte Segmentdrehscheibe, auch als Sektorendrehscheibe oder Drehweiche bezeichnet, in Wilkau-Haßlau mit besonderem Interesse angesehen. Diese Anlage diente dem Umsetzen von Schmalspurlokomotiven.

Beim Umbau des Bahnhofs im Jahre 1896 aus Platznot angelegt, verband die Segmentdrehscheibe ursprünglich drei Umfahrgleise. Als 1962 Dieselloks auf dieser Bahnlinie eingesetzt werden sollten, wurde die Segmentdrehscheibe von 6,90 m auf 9,32 m verlängert. Von da an entfiel auch der Anschluß an das dritte Umfahrgleis; es diente seitdem als Stumpfgleis.

Das Haupttragwerk bestand aus zwei Doppel-T-Trägern von 600 mm Höhe und war durch fachwerkartige Quer- und Diagonalstreben versteift. An den beiden Enden des Hauptträgers waren, um 90° versetzt, Träger zur Aufnahme der vier Laufräder angeordnet. Diese Räder hatten einen Durchmesser von 500 mm und 750 mm.

Die Träger waren ursprünglich genietet; beim Umbau der Segmentdrehscheibe im Jahre 1962 wurden sie miteinander verschweißt. Der Antrieb erfolgte mit Hilfe einer kleinen Handwinde über Seilzug. In den seitlichen Öffnungen am großen Laufkranzfundament waren die erforderlichen Umlenkrollen angeordnet.

Beim Nachbauen kann man sich diese Antriebsart vielleicht durch Anbringen einer Zugfeder unter der Anlageplatte zunutze machen.

1 Segmentdrehscheibe (Drauf- und Seitenansicht) im Maßstab 1:1

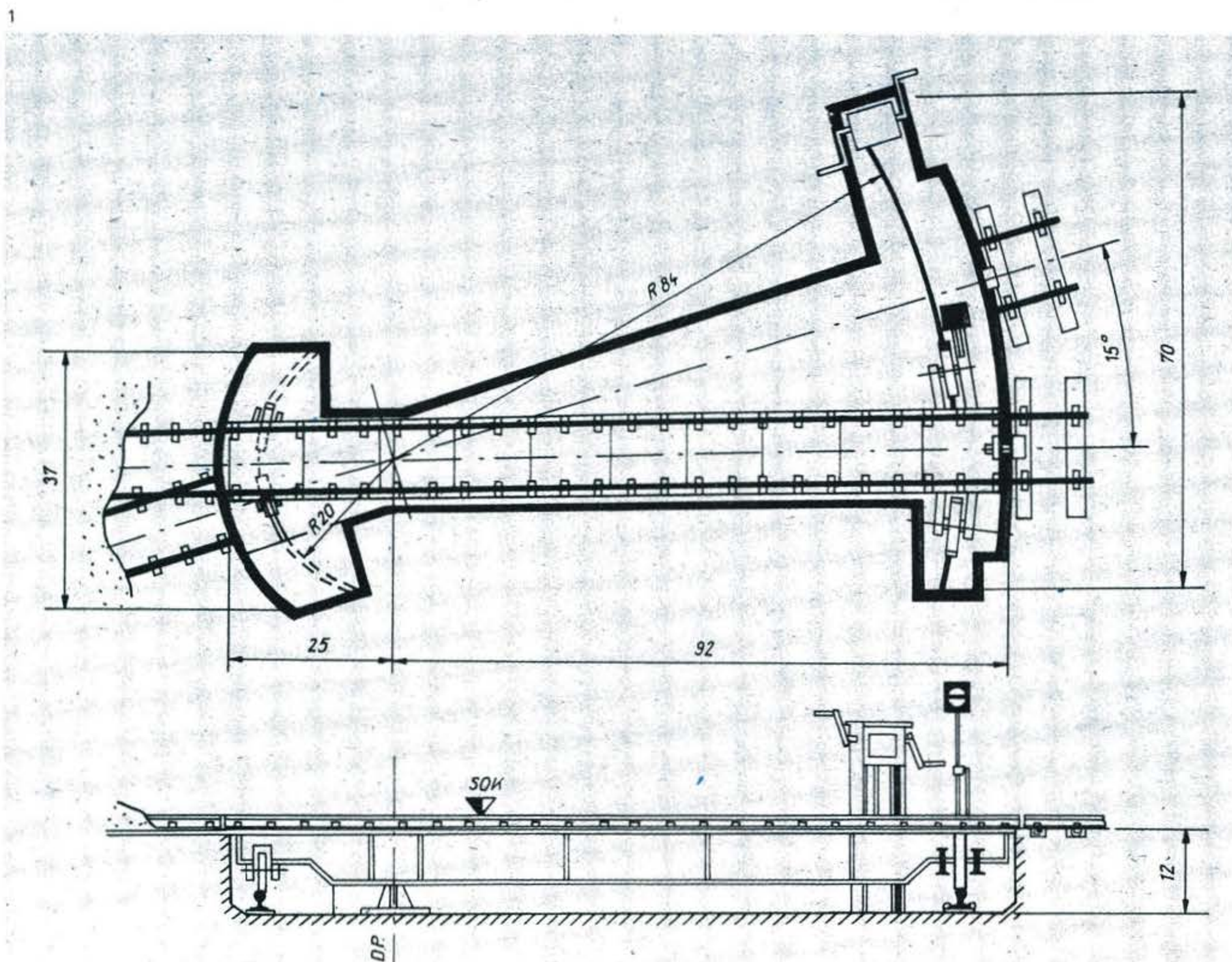
2 bis 4 Die Segmentdrehscheibe im Bahnhof Wilkau-Haßlau: In diesem Zustand befand sich diese Anlage von 1962 bis zur Stillegung der Bahn am 2. Juni 1973.

5 Deutlich sind die Laufräder zu erkennen. (Maßstab 1:1)

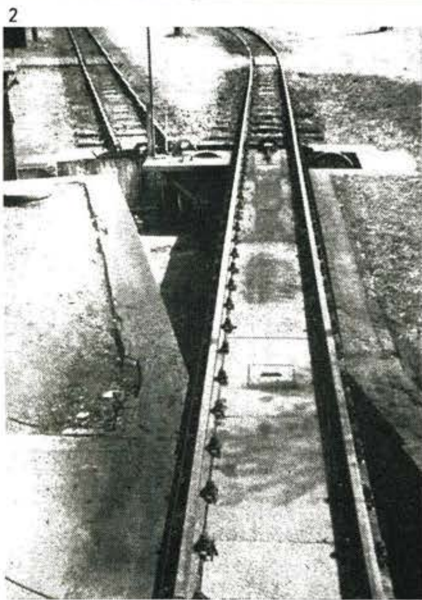
6 Lage der Segmentdrehscheibe in Wilkau-Haßlau (ohne Maßstab). Nur noch die Kenner unter den Eisenbahnfreunden und Modellbauern werden heute an Ort und Stelle den früheren Standpunkt dieser Anlage auf Anhieb finden.

Fotos: R. Heinrich, Steinpleis
Zeichnungen: R. Taege, Brandenburg

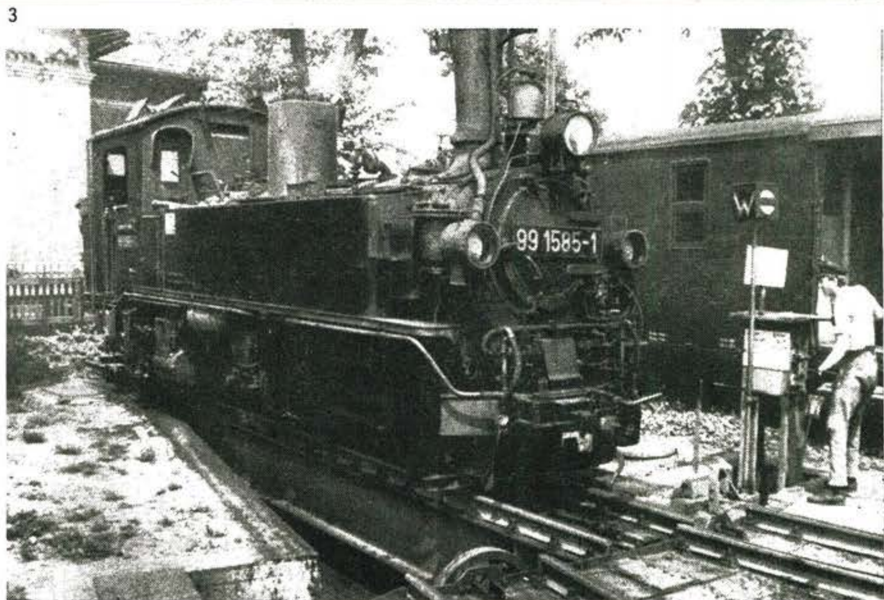
1



2

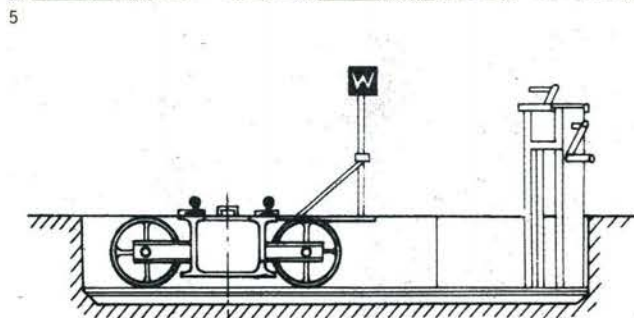


3

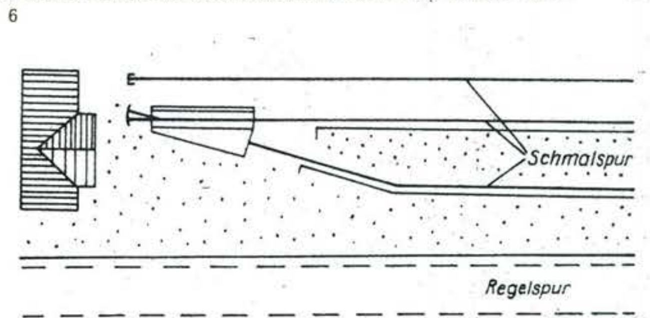


4

5



6



Christian Spindler (DMV), Werdau

Die Gartenbahn in Werdau

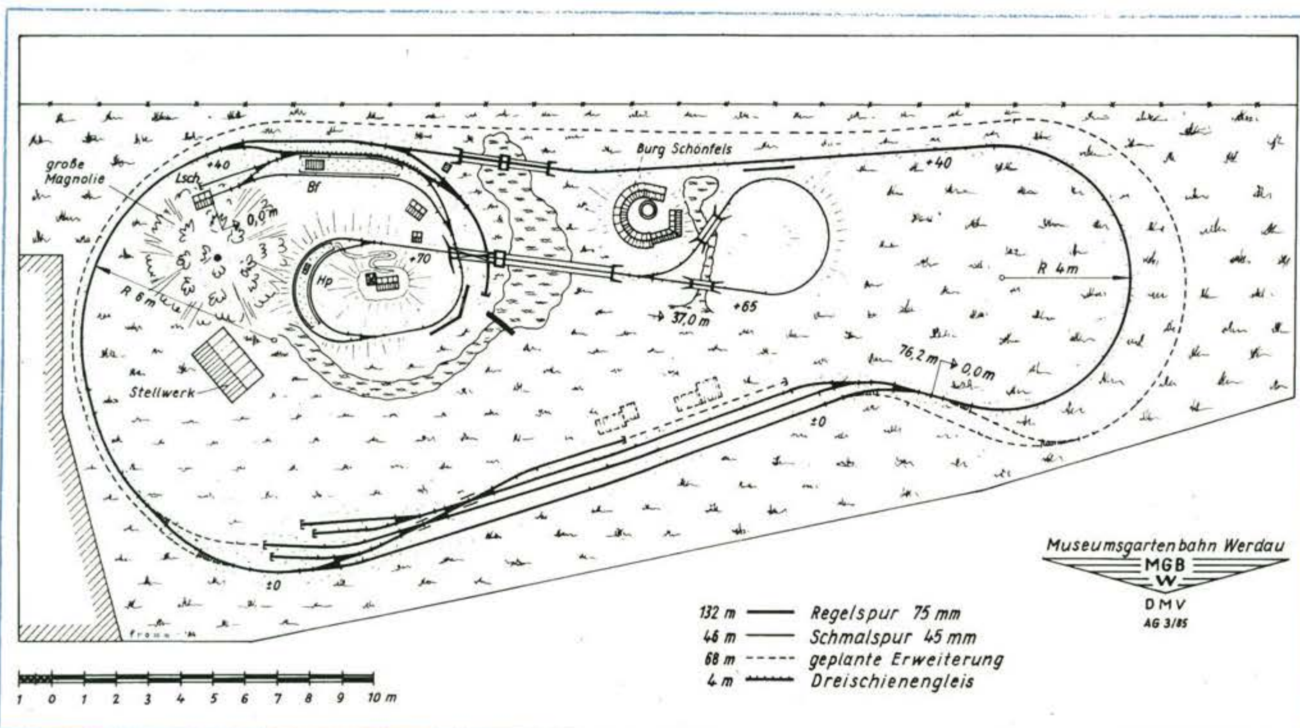
Im Mai eines jeden Jahres wird auf dem Gelände des Kreis- und Stadtmuseums Werdau eine Gartenbahn in Betrieb genommen. Mitglieder der AG 3/85 des DMV der DDR, die zuvor zur ZAG 3/12 Dresden gehörten, führen diese Anlage der Öffentlichkeit vor.
Den Reiz einer Gartenbahn lernten die Freunde bereits bei der ZAG 3/12 in Radebeul kennen, wo eine solche Bahn im gleichen Maßstab existiert (siehe „me" 4/83). Zu Beginn des Jahres 1981 begann nun die neue AG 3/85 selbst eine Anlage zu bauen. Das Museum der Stadt stellte der AG Bauräume und den Garten des Objekts zur Verfügung.
In guter Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen der Stadt entstand in relativ kurzer Zeit ein kleines Naherholungszentrum. Im Mittelpunkt steht natürlich die Eisenbahn.
Sämtliche Gleisanlagen und der regelspurige Fahrzeugpark wurden selbst gebaut. Seit Inbetriebnahme der Bahn am 1. Mai 1981 finden regelmäßig jeden ersten und dritten Sonntag im Monat von 9 bis 12 Uhr öffentliche Fahrtage statt. Dazu kommt zusätzlicher Betrieb an Feiertagen oder nach Voranmeldung. Der letzte Fahrtag vor der Winterpause ist der 7. Oktober. Die Besucherzahl des Museums konnte durch den Gartenbahnbetrieb wesentlich gesteigert werden. Zur Technik: Gefahren wird auf aus Gardinenschienen entstandenen Gleisen. Die Schienen wurden mit dazugehörigen handelsüblichen Laschen auf ölgetränkten Holzschwellen befestigt und mit Splitt im Gleisbett eingeschottert. Die manuell zu bedienenden Weichen sind verschraubt. Durch das häufige Fahren gibt es kaum Kontaktschwierigkeiten. Während der Wintermonate werden die Gleise regelmäßig gefettet.

Fahrzeug	Erbauer
V 100	Christian Spindler, Wolfgang Junghänel
BR 91	Rolf Hesse, Christian Spindler
Kö	Christian Spindler
Motordraisine	Wolfgang Otto
Selketalbahn T 1	Wolfgang Junghänel
für AG 3/12 Radebeul V 100	Christian Spindler, Wolfgang Bauer
Personenwagen Bi 24 Bi 29	Hans-Dieter Thyssen, Christian Spindler
Güterwagen	Gerhard Eichartd, Frank Gräßer, Christian Spindler, Rainer Engwicht, Schülergruppe
Weichen der Schmalspurb.	Schülergruppe

Die Spurweiten betragen 75 mm (Regelspurbahn) und 45 mm (Schmalspurbahn). Die selbstgebauten Modelle entstanden im Maßstab 1:20. Die Regelfahrspannung beträgt 12 V, allerdings bei schweren Triebfahrzeugen bis zu 10 A.
In der Regel werden die Loks durch Scheibenwischer- oder Lüftermotoren angetrieben. In kleineren Triebfahrzeugen haben sich Petrich-Motoren (12 V 3 W, 6000 U/min) bewährt. Die vorhandenen Reisezugwagen sind gefedert, die Güterwagen verfügen über eine Dreipunktlagerung. Die Fahrwerke bestehen aus Metall, die Aufbauten aus Sperrholz, Pappe bzw. Karton.
Sämtliche Wagenräder wurden aus Hobbyplast mit Graugußsägemehl, gemischt im Verhältnis 1:1, gegossen. Alle Triebfahrzeuge verfügen über eine Federung, Schwungmasse und Fliehkraftkupplungen. Letztere gestatten das Bremsen der Lokomotiven. Allerdings müssen wie beim großen Vorbild die Bremswege berücksichtigt werden. An der Verbesserung der Anlage wird ständig gearbeitet, wozu auch der Bau neuer Fahrzeuge gehört.

1 Über die selbst gebaute Brücke rollen die in eigener Werkstatt entstandenen Fahrzeuge.
2 Die von Christian Spindler gebaute Kö erhielt beim XXIX. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Brno (ČSSR) einen 1. Preis (siehe auch „me" 1/83, S. 16, Bild 5).
3 Einfahrender Personenzug in den bereits vollständig ausgebauten Bahnhof.
4 Ein Schmalspurbahnzug überquert die Brücke oberhalb der regelspurigen Gleisanlagen.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz



1



2



3



4

Eine H0-Heimanlage besonderer Art ...

... baute Milan Matyáš aus Kynšperk in der ČSSR. Er gestaltete eine Modellbahnanlage mit Motiven aus dem „Wilden Westen". Den Mittelpunkt dieser 1,20 m × 1,20 m großen Anlage bildet der Bahnhof Dawson City, der über ein Ausweichgleis verfügt. Im Hintergrund befinden sich typische Wild-West-Bauten, zu denen das Sheriffamt, das Hotel, die Bank u. a. gehören. Im Tunnel ist noch ein Abstellgleis vorhanden, auf dem ein weiterer Zug untergebracht werden kann. Sämtliche Hochbauten sind aus Holz und Karton auf der Grundlage von Bildern entstanden.
Selbst die Fahrzeuge baute Milan Matyáš selbst. Die Reisezugwagen entstanden aus Fahrzeugen der früheren Schicht-Produktion.

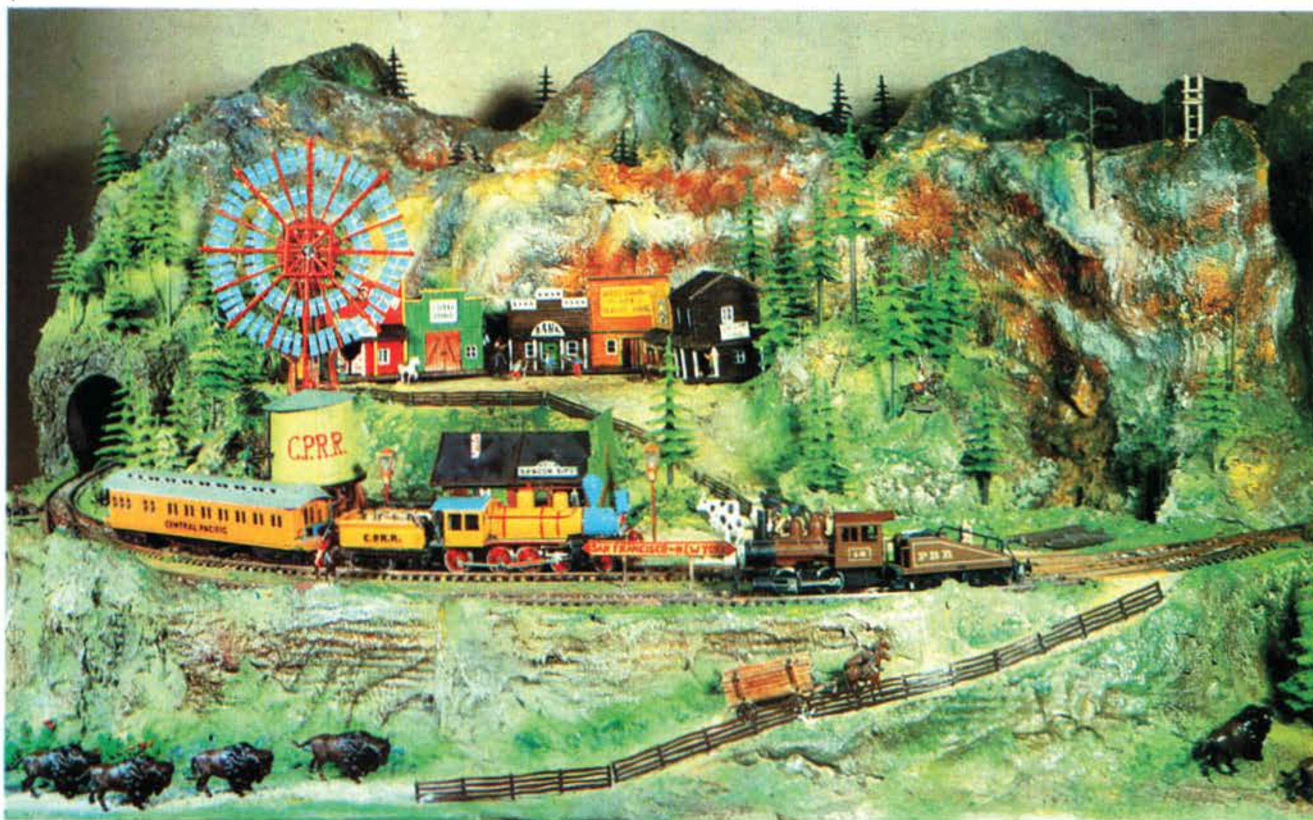
1 Das Bahnhofsgebäude von Dawson City. Während im Hintergrund ein Teil der „Wild-West-Stadt" zu sehen ist, befindet sich links oben das mit einem Motor angetriebene Windrad.

2 Der Zug rollt auf der Brücke über dem Bitterbach in den Bahnhof Dawson City. Übrigens fließt der Bitterbach wirklich! Das Flußbett ist wasserfest, und eine Wasserpumpe sorgt für – wie Modellbahnfreund Matyáš mitteilte – „mächtige Wellen".

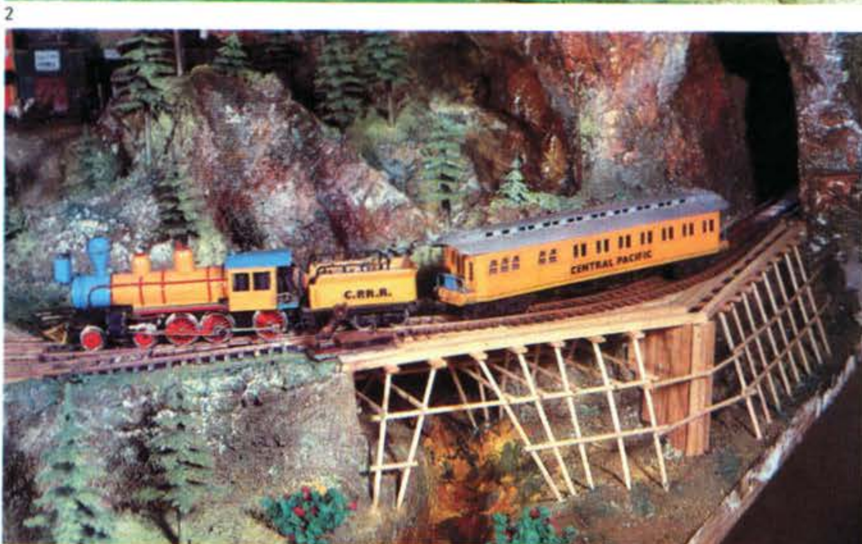
3 Der Zug verläßt die Canyon-Schlucht, um wenige Augenblicke später den Bahnhof Dawson City zu erreichen.

Text und Fotos: M. Matyáš, Kynšperk n. Ohři

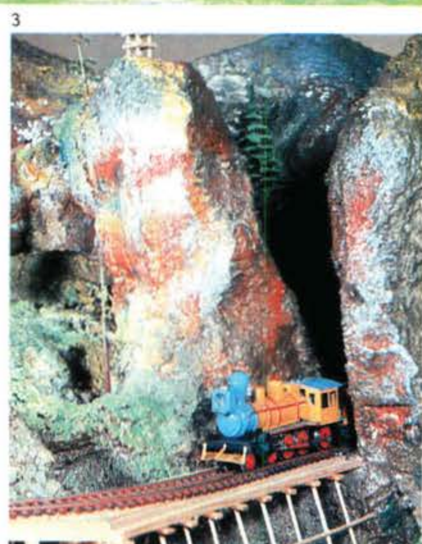
1



2



3



Günther Feuereißen (DMV), Plauen

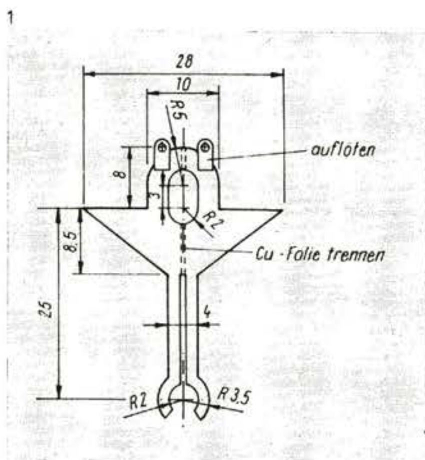
Neue Kupplung für die PIKO-Modelle der BR 01, 03 und 41

Ein uraltes Problem bei Schlepptenderlokmodellen ist der vorbildwidrige Abstand zwischen Lokomotive und Tender. Auch bei den Supermodellen jüngster Generation verwenden viele Hersteller nur wenig konstruktiven Einfallsreichtum, um diesen Zustand zu verändern. Die Bodenblechbrücke bei den PIKO-Modellen ist eine dieser wenig befriedigenden Lösungen. Dabei bieten gerade derartige Modelle konstruktiv hervorragende Voraussetzungen, um mit Hilfe einer anderen Kupplungsstange den Lok-Tender-Abstand wesentlich zu reduzieren. Damit wird nicht nur das optische Bild verbessert, sondern vor allem das vorbildgerechte LüP-Maß erreicht.

Die neue Kupplungsstange basiert auf dem Hebelstangenprinzip, also der Selbstverlängerung des Kuppelabstands bei Auswinkelung der Kuppelstange. Die Rückstellung erfolgt durch die ohnehin vorhandenen Stromübertragungsfedern. Deren Kraft ist auch für eine Fahrt mit dem Tender voran ausreichend, um den engen Kuppelabstand beizubehalten.

Die Kupplungsstange (Abb. 1) wird aus kupferkaschiertem Leiterplattenmaterial ausgesägt, wobei die leitende Schicht mittig zu trennen ist. Aus dem Federbronzeblech der alten Kupplungsstange werden die Kontaktflächen am Klauenkopf hergestellt und aufgelötet. Zum Einhängen der Stromübertragungsfedern sind zwei Kontaktnasen am lokseitigen Kupplungsende aufzulöten. Nach dem Einhängen der Federn liegt die Kuppelstange in der Bodenwanne des Führerhauses. Die Spitze des Hebelstangendreiecks greifen dabei in die vorderen Ecken der Wanne und bilden die Drehpunkte bei Kurvenfahrt. Das Langloch für den ehemaligen Drehzapfen der alten Kupplungsstange stellt die Längsbegrenzung des Kupplungsstangenwegs bei Überlastung oder Trennung von Lok und Tender her. Die neue Kupplungsstange wurde als Neuerervorschlag bei PIKO eingereicht.

1



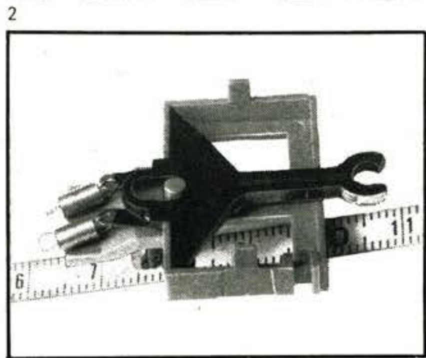
1 Zeichnung von der selbst anzufertigenden Kupplungsstange (Material Cu-kaschiertes Hartpapier, Dicke: 2mm, Maßstab der Zeichnung 1:1).

2 und 3 Die neue Kupplungsstange.

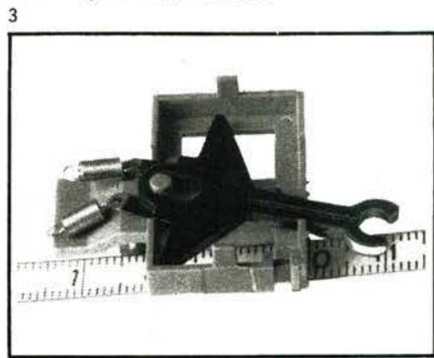
4 So sieht die 01⁵ wesentlich vorbildgerechter aus. LüP entspricht nun im Maßstab 1:87 exakt dem Vorbild.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

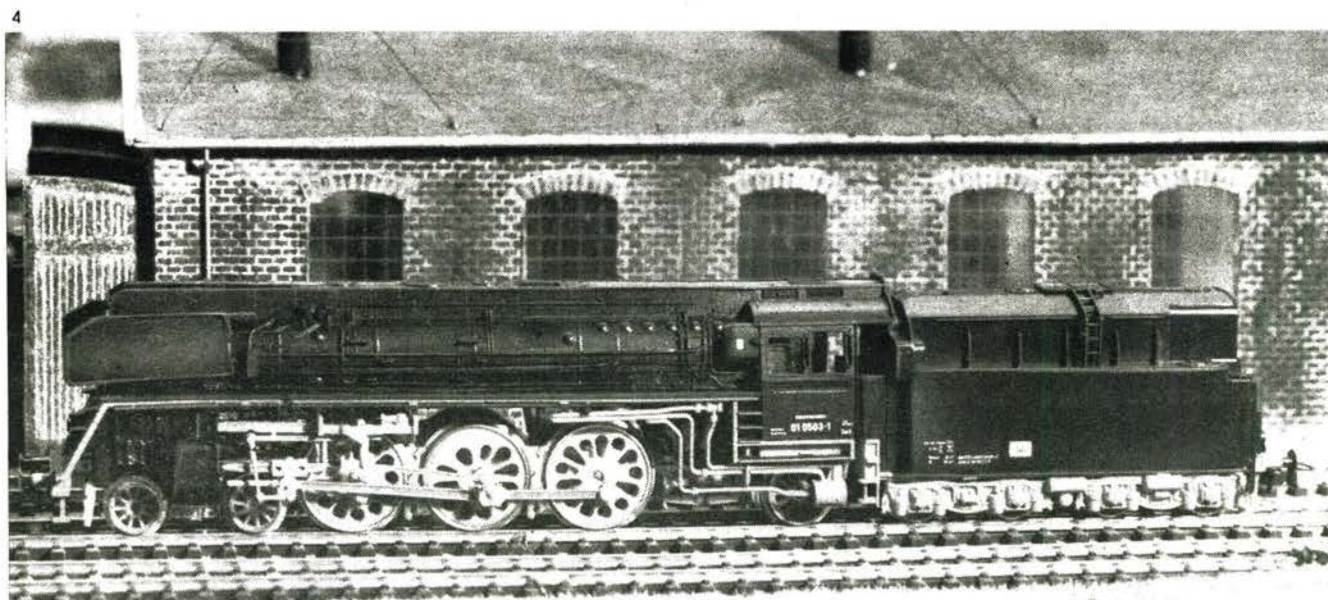
2



3



4



Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Awana

Nach Gründung des Deutschen Staatsbahnwagenverbands im Jahre 1909 erfolgte die erste umfassende Vereinheitlichung der Güterwagen (vgl. „me" 1/84, S. 20ff). Der Übergang zur Serienfertigung im Waggonbau, der ohne Anpassungsarbeiten erforderliche Austausch von Baugruppen und Einzelteilen in den Werkstätten sowie die Verringerung der Anzahl unterschiedlicher Tausch- und Ersatzteile erforderten eine weitergehende Vereinheitlichung aller Güterwagen und die Normung von Einzelteilen. Der Austauschbau für Güterwagen wurde zuerst bei den Schalen und Gehäusen für die Achslager durchgesetzt, da der Paßteilbau entsprechend den Musterblättern zu einer nicht mehr vertretbaren Anzahl von Nacharbeiten führte.

Nach der Gründung der Reichseisenbahn [später Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG)] im Jahre 1920 wurde die Vereinheitlichung weiter vorangetrieben. Ergänzend zu den DIN-Normen wurden vom ebenfalls 1920 entstandenen Allgemeinen Wagennormungsausschuß (Awana) Normen für die Einzelteile erarbeitet und die bewährten Verbandswagen weiterentwickelt. Es entstanden die Austauschbauwagen, die vollständig aus genormten Teilen und auf der Grundlage der Austauschbauzeichnungen und der Wagennorm-(WAN)-Blätter gefertigt wurden. Die Austauschbauwagen trugen über dem gewölbten Puffer die Anschrift „Austauschbau", und die Zeichnungen der Einzelteile erhielten diese Anschrift im Schriftbild.

Die nach 1920 gebauten Wagen wurden unterschieden nach Einheitswagen, die den Verbandswagen nach den Musterblättern des Deutschen Staatsbahnwagenverbands entsprachen, Austauschbauwagen und Sonderwagen.

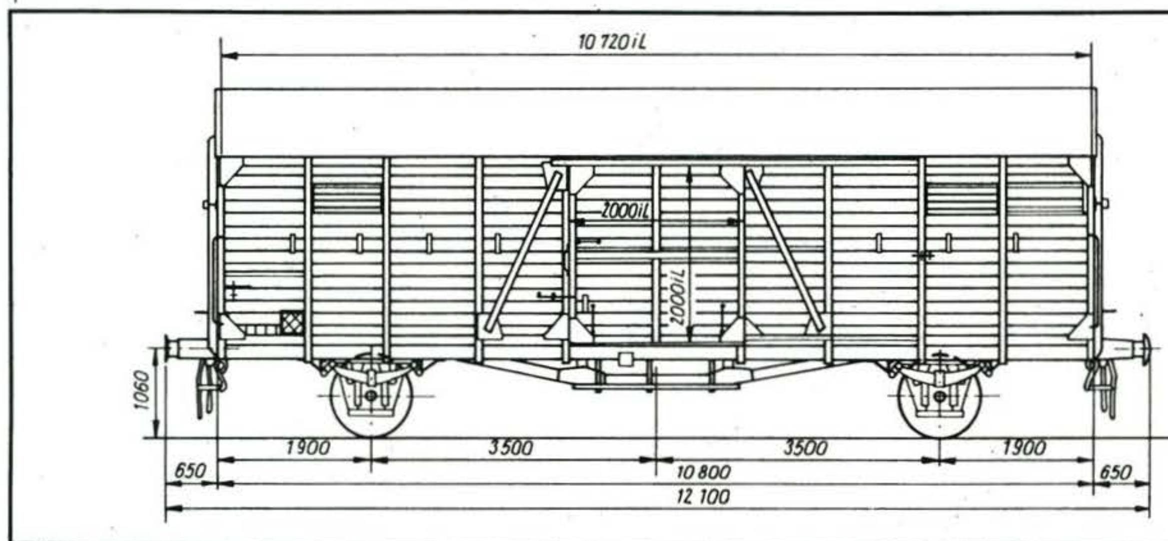
Als im Jahre 1924 mit dem Bau der ersten Austauschbauwagen begonnen wurde, bestand der Güterwagenpark der DRG aus 369 000 Einheitswagen und 266 000 Wagen älterer bzw. abweichender Bauart.

Entgegen den Bestrebungen der Vereinheitlichung wurde nun aber die Gruppe der Sonderwagen immer zahlreicher. Zur Rationalisierung der Umschlagprozesse, der Qualitätserhaltung des Gutes und der Anpassung der Wagen an besondere Eigenschaften des Gutes wurden Kühlwagen, Fischwagen, Wein- und Bierwagen, Früchte-Transportwagen, Kesselwagen für Flüssigkeiten und Gase, Topfwagen, Tiefladewagen, Selbstentladewagen usw. gebaut und meist als Privatgüterwagen bei der DRG eingestellt. Doch auch bei den Sonderwagen konnten teilweise genormte Baugruppen und Einzelteile verwendet werden.

Austauschbauwagen Gattung G

Das genietete Untergestell erhielt zur Verstärkung unter der Tür ein ebenes Sprengwerk. Der Wagenkasten bestand aus einem genieteten Kastengerippe und der Holzbeplankung. Die waagerecht liegenden Bretter mit Nut und Spund waren an den Säulen angeschraubt. Die Seitenwandschiebetür hing auf der oberen Türlaufschiene, und die obenliegenden Laufrollen besaßen Kugelrollenlager. Die untere Halterung der Tür übernahm eine Türführungsschiene. Die Tür wurde mit einem dreifingerigen Türverschlußhaken, einem Türfeststellhaken und einer Türsicherung gegen selbsttätiges Schließen ausgerüstet. Die Türsäulen waren durch eine Seitenwanddiagonalstrebe verstärkt worden. An jeder Seitenwand befanden sich an einem Ende eine Ladeklappe und am anderen Ende eine Lüftungsklappe mit einem Lüftungsschieber. Das Dach war hochgewölbt (Tonnendach). Sämtliche Dachbretter wurden mit einem Gewebe bespannt, die mit einer Masse aus eingedicktem Firnis mit Rußzusatz getränkt wurde und später einen Anstrich erhielt. Das Bremserhaus stand direkt auf dem Untergestell.

1



Austauschbauwagen der Gattung Glt; iL ≙ innere Länge (damalige Bezeichnung)

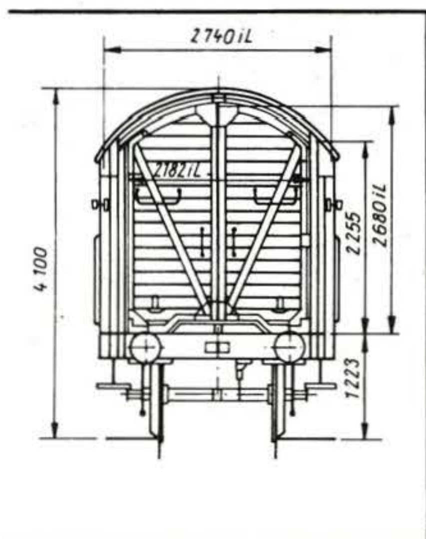
Ein Teil der Wagen war umsetzfähig für Breitspur (1524 mm). Sie besaßen als Nebengattungszeichen ein „r" und weiß gestrichene Pufferhülsen.

Die Austauschbauwagen der Gattung G wurden durch einen großräumigen gedeckten Wagen (Gattung Gl) ergänzt. Die Seitenwände verfügten über jeweils zwei Lade- und Lüftungsöffnungen. Ein Teil der Wagen bekam zweiflüglige Stirnwanddrehtüren für den Fahrzeugtransport oder Bodentrichter für Getreide in loser Schüttung (Glt).

Die Austauschwagen der DRG bzw. DR

Gattungszeichen / Gattungsbezirk		G Kassel	Gl Dresden	K Wuppertal	V Hamburg	O Halle	Om Königsberg	R Stuttgart	Sm Augsburg	SSl Köln	H Regensburg
Länge über Puffer											
ohne Handbremse	(mm)	9 100	12 100	8 100	9 100	8 100	9 100	12 100	14 400	—	9 450
mit Handbremse		9 800	12 800	8 800	9 800	8 800	9 800	12 800	—	20 100	10 180
Ladelänge	(mm)	7 720	10 720	6 790	7 750	6 720	7 720	10 720	12 988	18 086	8 150
Ladebreite	(mm)	2 740	2 740	2 800	2 750	2 736	2 756	2 720	2 800	2 750	2 500[3)]
Ladehöhe	(mm)										
bis Seitenwandhöhe		2 120	2 120	1 250	2 120	1 000	1 550	395	1 020[2)]	985[2)]	1 700[4)]
bis Dachscheitel		2 845	2 845	1 685	2 845	—	—	—	—	—	—
Achsstand bzw. Drehzapfenabst.	(mm)	4 500	7 000	4 000	4 500	4 000	4 500	7 000	8 000	12 800	4 500
Ladegewicht[1)5)]	(kg)	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	20 000	15 000	20 000	40 000	15 000
Tragfähigkeit	(kg)	17 500	17 500	17 500	17 500	17 500	21 000	17 500	21 000	40 500	17 500
Eigengewicht[5)]	(kg)										
ohne Handbremse		11 400	13 300	11 000	12 500	9 400	10 400	10 500	—	23 000	—
mit Handbremse		12 300	13 800	11 600	13 200	10 000	11 000	11 500	11 800	—	10 800
Erstes Baujahr		1927	1927	1927	1927	1928	1924	1926	1927	1928	1925

1) Ladegewicht beträgt ca. 95% der Tragfähigkeit und ist vom Belader einzuhalten
2) Höhe der Rungen
3) zwischen den Klapprungen des Drehschemels
4) Höhe der Klapprungen des Drehschemels über die Schemelzinken
5) damalige Bezeichnung





2 Austauschwagen der Gattung Gl; das Anschriftenbild stammt aus dem Jahre 1960.

Austauschbauwagen Gattung K (Klappdeckelwagen)
Die Stirnwände waren nicht kippfähig ausgebildet. Das sattelförmige Dach besaß für die Beladung auf jeder Seite drei Klappen.

Austauschbauwagen Gattung V (Verschlagwagen)
Das Untergestell vom G-Wagen wurde vollständig übernommen. Der Wagenkasten für den Viehtransport hatte äußerlich die gleichen Abmessungen wie der G-Wagen, jedoch waren zwischen den Brettern Luftspalten, zwei übereinanderliegende Reihen von Lüftungsklappen und zwei Schiebetüren vorhanden.
In rund ein Meter Höhe über dem Fußboden kam ein Zwischenboden zum Einbau. Durch Flügeltüren konnten oben und unten einzelne Verschläge gebildet werden.

Austauschbauwagen Gattung Om
Dieser Wagen wurde zuerst im Rahmen der Awana genormt. Im Jahre 1924 stellte die Dessauer Waggonfabrik die ersten 120 Wagen dieser Bauart her.

Gegenüber der Verbandsbauart wurden die Zugbänder an den Seitenwänden durch Diagonalstreben zur Stabilisierung der Türrungen abgelöst, und das Unterteil verstärkte man durch ein Sprengwerk unter der Tür.

Das gleiche Untergestell wurde später bei den Verschlagwagen, den G- und H-Wagen verwendet.

Die Stirnwände waren – außer auf der Bremserhausseite – zum Kippen geeignet.

Austauschbauwagen Gattung R

Das genietete Untergestell übernahm man vom Gl-Wagen. Die 40 cm hohen Stirn- und Seitenborde bestanden aus Brettern und hatten „eiserne" Rungen, die in Rungenhalter am Untergestell eingesteckt wurden. Der Wagen konnte auch mit abgenommenen Borden verkehren. Je Wagenlängsseite waren neun, je Stirnseite – außer auf der Bremserhausseite – zwei hölzerne Steckrungen vorhanden.

Austauschbauwagen Gattung Sm

Das genietete Untergestell hatte ein Sprengwerk aus Winkelprofilen, die am äußeren Langträger angenietet waren. Seitenborde gab es hier nicht. An den Wagenlängsseiten dienten „eiserne" Klapprungen der Ladegutsicherung. Auf dem Fußboden waren 10 querliegende Ladeschwellen eingebaut.

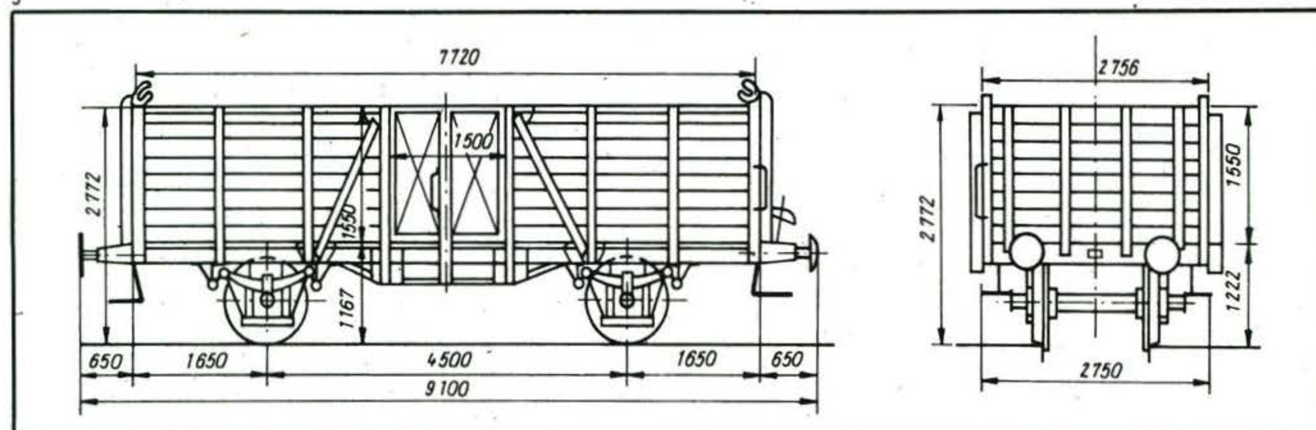
Austauschbauwagen Gattung SSl

Das genietete Untergestell bestand aus zwei doppel-T-förmigen fischbauchartigen Mittellangträgern und den äußeren Langträgern, die durch Querträger verbunden waren. Die Zugeinrichtung besaß keine durchgehende Zugstange. Die Drehgestelle wiesen einen Achsabstand von zwei Meter auf und waren mit dem Untergestell zusätzlich durch Ketten verbunden, die ein Querstellen der Drehgestelle verhindern sollten.

Austauschbauwagen Gattung H (Drehschemelwagen)

Das genietete Untergestell wurde vom Om-Wagen übernommen. Je Wagenlängsseite konnten vier „eiserne" Steckrungen angebracht werden. In der Wagenmitte befand sich ein Drehschemel, der über eine Drehpfanne und vier Laufrollen drehbar mit dem Untergestell verbunden war. Die Auflagefläche auf dem Drehschemel besaß „eiserne" Zinken. An jedem Ende des Drehschemels befanden sich Klapprungen, die oben mit einer Kette verbunden waren. Für den Transport von Langholz wurden die Wagen paarweise zusammengestellt. Das Verbinden der Drehschemelwagen erfolgt durch das Langholz, weshalb die beladenen Wagen nur am Zugschluß eingestellt werden dürfen und ein Nachschieben verboten ist.

3



4



3 Austauschbauwagen der Gattung Om

4 Austauschbauwagen der Gattung Om; die Aufnahme entstand vor dem zweiten Weltkrieg.

Zeichnungen: Sammlung der Verfasser
Bild 2: ZBDR, Bild 4: Sammlung der Verfasser

Quellenangaben

(1) Schulze, Erich: Normalisierung im Fahrzeugbau bei der Deutschen Reichsbahn
Glasers Annalen, Band 102, Heft 6, 1928

(2) Klein: Austauschbau bei Eisenbahnwagen
Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure vom 13. September 1924.

(3) Wagenkunde: Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule, Lehrfach m[13], Deutsche Reichsbahn, Entwurf 1941.

(4) Merkbuch für Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, Teil IV, Wagen (DV939d), Ausgabe 1933.

(5) Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, 4. Auflage, Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptwagenamt Berlin, VDI-Verlag GMBH, Berlin 1933.

Dr. Jochen Hecht, Berlin

Archivgut – eine Quelle zur Erforschung der Eisenbahngeschichte

Nicht nur zahlreiche Leserzuschriften, sondern auch die ständig wachsenden Aktivitäten in den Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR zeigen, daß sich immer mehr Eisenbahnfreunde mit der Historie ernsthaft beschäftigen. Mitunter werden umfangreiche Aufwendungen betrieben, um beispielsweise die komplette Aufstellung des Fahrzeugparks einer Bahngesellschaft zusammenzustellen. Gleichermaßen trifft dies auch für die Modelleisenbahner zu, denn ohne umfassende Kenntnisse über das Vorbild kann es nicht exakt im Modell umgesetzt werden.

Wir baten daher den Leiter des Zentralen Verwaltungsarchivs im Ministerium für Verkehrswesens (MfV), Dr. Jochen Hecht, uns einen Beitrag über die Nutzungsmöglichkeiten von Eisenbahn-Archivalien zu verfassen.

Das Interesse an geschichtlichen Ereignissen wächst in unserer Republik von Jahr zu Jahr! Um diesem Bedürfnis Rechnung zu tragen, beschloß das Sekretariat des ZK der SED am 7. Juni 1977 und 18. Mai 1982 Dokumente zur Förderung der Betriebsgeschichtsforschung. Dadurch sind die Initiativen zur Erforschung und Propagierung der Eisenbahngeschichte mit ihren vielfältigen Aspekten wesentlich umfangreicher geworden. Eine weitere qualifiziertere und zielgerichtetere Arbeit wird auf diesem Gebiet auch durch eine vom Minister für Verkehrswesen vor wenigen Wochen berufene Zentrale Kommission für die Erforschung und Propagierung der Betriebsgeschichte der Deutschen Reichsbahn erreicht werden.

Geschichtliche Forschungen im allgemeinen, und natürlich auch die Eisenbahngeschichte im speziellen, sind ohne eine möglichst umfassende Quellenkenntnis von zweifelhaftem Wert. Dabei sollte man zunächst nur die ursprünglichen Quellen, wie Urkunden, Akten, amtliche Veröffentlichungen, Karten und Pläne auswerten. Erst dann ist auf schon veröffentlichte Darstellungen in Zeitungen und Zeitschriften zurückzugreifen.

Über die Geschichte des Eisenbahnwesens stehen umfangreiche, aussagkräftige und gut erschlossene Archivgutbestände zur Verfügung. Dabei können zwei Gruppen von Archivgut unterschieden werden:

– Archivgut zur Geschichte des Eisenbahnwesens, das sich in Verwahrung der Staatsarchive der DDR befindet und
– Archivgut, das in den Verwaltungsarchiven der Deutschen Reichsbahn aufbewahrt wird.

Für die Nutzer von Archivgut ist es vorteilhaft, wenn sie einige Grundkenntnisse über die Bestände der Archive besitzen, um gezielt und ohne unnötigen Zeitaufwand die gewünschten Informationen erhalten zu können. Auf einige Besonderheiten sei deshalb nachfolgend hingewiesen.

Umfangreiche und alle Aspekte der Entwicklung des Eisenbahnwesens betreffendes Archivgut ist vor allem in den Beständen des Zentralen Staatsarchivs der DDR, Historische Abteilung I in Potsdam und Historische Abteilung II in Merseburg vorhanden und durch Findhilfsmittel erschlossen. In Potsdam wird die schriftliche Überlieferung der zentralen Staatsorgane des ehemaligen Deutschen Reiches ab 1871 aufbewahrt. Als Fundstelle für Archivalien der Eisenbahnentwicklung kommt dabei vor allem der Bestand Reichsverkehrsministerium (ab 1919) in Betracht. Zur Geschichte des Eisenbahnwesens im 19. Jahrhundert sind zahlreiche Unterlagen in den Beständen des Reichseisenbahnamtes (1874 bis 1919) und des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahn (1878 bis 1919) vorhanden.

In der Historischen Abteilung II werden die Unterlagen der zentralen Staatsorgane des ehemaligen Landes Preußen aufbewahrt. Hier sind vor allem die Bestände des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten (19. und 20. Jahrhundert), des Geheimen Zivilkabinetts (1830 bis 1918) und des Finanzministeriums (1868 bis 1945) interessant. Ähnliches gilt auch für die anderen Staatsarchive der DDR, wo entsprechendes Archivgut, vor allem in den Beständen der ehemaligen Wirtschaftsministerien, der Amtshauptmannschaften, Staatsministerien und Regierungen aufzufinden ist. Hingewiesen sei aber auch auf die Archivgutbestände der Stadtarchive, die vor allem zur Verkehrsentwicklung in den Städten Unterlagen zur Verfügung stellen können. Die Nutzer, die Archivgut in den Staatsarchiven der DDR einsehen wollen, sollten sich immer erst genau über den Inhalt der gewünschten Bestände informieren. Hierfür sind in den Staatsarchiven Bestandsübersichten vorhanden.

In den Staatsarchiven der DDR, den Stadt- sowie Kreisarchiven und im Zentralen Staatsarchiv der DDR kann das umfangreiche Archivgut auf der Grundlage der geltenden Benutzungsbestimmungen eingesehen werden.

Das in den Verwaltungsarchiven der Deutschen Reichsbahn befindliche Archivgut zur Eisenbahngeschichte konzentriert sich vor allem in den Archiven der Reichsbahndirektionen, deren Bestände teilweise bis weit in das 19. Jahrhundert zurückreichen. Das gilt vor allem für die Archive der Reichsbahndirektionen Erfurt, Schwerin und Halle. Das Archivgut der Reichsbahndirektion Dresden vom Beginn des Baues der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bis zum Jahre 1945 wird im Staatsarchiv Dresden verwahrt und kann dort eingesehen werden. Unterlagen über die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes nach dem zweiten Weltkrieg auf dem Gebiet der DDR, die besonders den Aufbau der Eisenbahn unter neuen gesellschaftlichen Bedingungen widerspiegeln, befinden sich ausschließlich in den Archiven der Deutschen Reichsbahn und im Zentralen Verwaltungsarchiv des Verkehrswesens im MfV. Neben diesen Archiven können zur Klärung von Problemen über die Entwicklung der Technik, der Triebfahrzeuge und Wagen, der Gestaltung der Bahnanlagen auch die Archive der Reichsbahnausbesserungswerke, die Plankammern im Bereich des Instituts für Eisenbahnwesen im Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens und im Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn genutzt werden.

Natürlich ist der Erschließungszustand und die Benutzbarkeit der Bestände unterschiedlich. Das ist einerseits durch die unterschiedliche personelle Besetzung in den Archiven bedingt, andererseits aber auch davon anhängig, ob die Unterlagen vorrangig für dienstliche Aufgaben benötigt werden. Die Bestände des Zentralen Verwaltungsarchivs des Verkehrswesens mit dem Teilbestand Reichsbahn-Zentralamt, der Reichsbahndirektionen und Reichsbahnausbesserungswerke sind durch Findhilfsmittel erschlossen und können ohne größere Sucharbeiten eingesehen werden. Anliegen der Archive des Verkehrswesens und damit auch der Deutschen Reichsbahn ist es, die archivalischen Quellen für die aktuellen betrieblichen Aufgaben und für die Betriebsgeschichtsschreibung zu erschließen und nutzbar zu machen. Die Sicherung der Interessen der DR und der Geschichtswissenschaft der DDR bestimmen daher auch die Benutzungsmöglichkeiten der Archive, auf die in einem späteren Beitrag ausführlicher eingegangen wird.

Eisenbahngeschichte zu schreiben, ohne die archivalischen Quellen zu benutzen, ohne die Richtigkeit der in anderen Veröffentlichungen genannten Daten und Entwicklungstendenzen an den ursprünglichen Quellen zu überprüfen, kann häufig zu anfechtbaren Ergebnissen führen. Das Studium der Archivalien ermöglicht dagegen oft das Vertiefen der ursprünglichen Aufgabenstellung und vermittelt neue Erkenntnisse im umfassenden Sinne und im Detail.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Wettbewerbskommission des Präsidiums
Hinweis für die Teilnehmer aus der DDR am Modellbahn-Wettbewerb 1984:
Entsprechend der Veröffentlichung im Heft 3/84 nehmen die Teilnehmer aus der DDR zunächst in den jeweiligen Bezirken am Modellbahn-Wettbewerb teil und erwerben dort mit entsprechenden Leistungen das Anrecht zur Teilnahme am DDR-Ausscheid bzw. am Internationalen Modellbahn-Wettbewerb. Als Einsendetermin gilt für alle Bezirke, außer Bezirk Schwerin, der 10. September 1984. Die Modelle sind in den einzelnen Bezirken an folgende Anschriften zu senden, wobei auch die persönliche Abgabe möglich ist und genutzt werden sollte:

Bezirksvorstand Berlin
1054 Berlin,
Wilhelm-Pieck-Straße 142

Bezirksvorstand Cottbus
7500 Cottbus, Bahnhofstraße 43

Bezirksvorstand Dresden
– Sekretariat, 8060 Dresden, Antonstraße 21
– AG 3/3 9500 Zwickau, Moritzstraße 47
– AG 3/13 9005 Karl-Marx-Stadt,
Kurt-Berthel-Straße 1

Bezirksvorstand Erfurt
5010 Erfurt, PSF 725
– persönliche Abgabe:
Bahnhof Erfurt West,
Bindersleben Landstraße 31

Bezirksvorstand Greifswald
2200 Greifswald,
Johann-Stelling-Straße 30

Bezirksvorstand Halle
Sekretariat 7010 Leipzig,
Georgiring 14

Bezirksvorstand Magdeburg
3010 Magdeburg,
Karl-Marx-Straße 253

Bezirksvorstand Schwerin
2700 Schwerin,
Herbert-Warnke-Straße 13/15

Einsendeschluß:
5. September 1984

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Cottbus und Dresden
Am 16. und 17. Juni 1984 Dampflok-Sternfahrtentreffen mit 3 DMV-Sonderzügen im Bahnhof Dürrröhrsdorf.

1. Zug: Dresden Hbf–Bad Schandau–Neustadt (Sachs.)–Dürrröhrsdorf und zurück über Pirna mit Lok E77 10 und 2 BR86. Dresden Hbf ab 9.00 Uhr, an 17.40 Uhr. Teilnehmerpreis: 25,– M Erw., 15,– M Kinder bis 10 Jahre.

2. Zug: Zwickau Hbf–Karl-Marx-Stadt–Dresden Hbf–Pirna–Dürrröhrsdorf und zurück über Arnsdorf–Dresden-Neust. mit Lok 50 849, 38 205 (am 16.); 35 1113 (am 17.) und 01 137. Zwickau Hbf ab 8.15 Uhr, an 19.45 Uhr mit Verkehrshalten in Karl-Marx-Stadt. Teilnehmerpreis: 35,– M Erw., 25,– M Kinder bis 10 Jahre.

3. Zug: Hoyerswerda – Kamenz – Arnsdorf – Dürrröhrsdorf und zurück über Neustadt (Sachs.) – Wilthen – Bautzen mit Lok 64 007 und BR 52. Hoyerswerda ab ca. 9.30 Uhr mit Verkehrshalt in Hohenbocka, an ca. 19.40 Uhr mit Verkehrshalt in Bautzen. Teilnehmerpreis: 27,– M Erw., 18,– M Kinder bis 10 Jahre.

Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung und Angabe des gewünschten Reisetages bis **25. Mai 1984** für: 1. Zug an DMV-Bezirksvorstand Dresden, 8060 Dresden, Antonstraße 21, PSF 325. 2. Zug an Frd. Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3. 3. Zug an Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 17.

Damit bei Bedarf Verschiebungen vorgenommen werden können, bitte angeben, ob Teilnahme auch am anderen Tag möglich ist. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Im Fahrpreis enthalten sind: Programmheft, Fotoerlebnis und Verpflegung in Dürrröhrsdorf. MITROPA **nur** im Zuge 1 und 2; Fotohalte und Rahmenprogramm in Dürrröhrsdorf sind für alle Fahrteilnehmer vorgesehen.
Im begrenzten Umfang bieten für alle Fahrten des VEB Reisebüro der DDR Teilnehmerkarten für ausländische Interessenten an. Auskünfte und Teilnahmebedingungen über VEB Reisebüro der DDR, Generaldirektion, 1020 Berlin, Alexanderplatz 5.

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 26. Mai 1984 Sonderzugfahrt von Stendal nach Klötze und zurück. Abfahrt Stendal ca. 9.30 Uhr, Ankunft Stendal ca. 17.00 Uhr. Lok 64 007. In Klötze Mittagessen (Eintopf) und kulturelle Umrahmung. Unkostenbeitrag: 19,50 M. Einzahlungen an: AG 7/32, Michael Trösken, 3500 Stendal, Gotenstraße 5.

Modellbahn-Ausstellung

Wustermark Rbf
Anläßlich des 75jährigen Bestehens des Bahnhof Wustermark Rbf finden folgende Veranstaltungen statt:
Vom 28. April bis 1. Mai 1984 Modelleisenbahnaustellung im Klubhaus der Eisenbahner in Elstal. Öffnungszeiten: 28. April 13 bis 17 Uhr, 29. und 30. April 9 bis 17 Uhr, 1. Mai 9 bis 18 Uhr.
Vom 28. April bis 1. Mai 1984 Fahrzeugausstellung auf dem Gelände des Bahnhofs Wustermark Rbf. Öffnungszeiten 28. April 10 bis 17 Uhr, 29. u. 30. April 9 bis 17 Uhr, 1. Mai 9 bis 18 Uhr.

Tauschmärkte

AG 4/50 – Erfurt
Am 28., 29. April und 1. Mai 1984 jeweils von 14–18 Uhr in Erfurt, Schuhfabrik „Paul Schäfer" – Werk III – Karl-Marx-Allee 59.

AG 4/38 – Weißenfels
Aus organisatorischen Gründen findet der im Heft 3 angekündigte Tauschmarkt am 5. Mai 1984 nicht im Saal des Jugendklubs „Hermannsgarten" statt, sondern im Klubraum des Bahnhofs Weißenfels. Alle anderen Angaben bleiben unverändert.

AG 6/43 – Dessau
Am 12. Mai 1984 von 10 bis 14 Uhr im Institut für Impstoffe, Jahnstraße. Tischbestellungen sind zu richten an: Lutz Brieger, 4500 Dessau 6, Fr.-Mentzel-Str. 68

AG 7/72 – Bernburg
Am 19. Mai 1984 von 9 bis 13 Uhr im Saal des Pionierhauses „Philipp Müller (für Aussteller ab 8.00 Uhr geöffnet). Gebühr pro Tisch: 1,– M. Platzbestellungen sind bis zum 5. Mai 1984 an den Vorsitzenden der AG, Reimer Wiebrecht, 4350 Bernburg (Saale), Martinstraße 17, zu richten.

AG 1/38 – Berlin
Die AG sucht zur Mitarbeit an der H0-Gemeinschaftsanlage noch dringend versierte Fachkräfte der Gebiete Elektrotechnik/Elektronik und Werkzeugbau. Meldungen an Frd. Kayser, 1141 Berlin, Grüne Aue 54, 275/13.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

4/1 Biete: H0, Kö; E 44; BR 80; 81; 64; 55; VT 133 m. Beiwg. In $H0_e$: vierachs. Güterwg; zweiachs. Personenwg; Kfz; Fuhrwerke sowie Eisenbahn-/Modelleisenbahn-Literatur.
Suche: H0: BR 42; 50; 84; 91; Wannentender; E 63; HERR-Güterwg. u. Drehgestelle. In $H0_e$: vierachs. Personenwg. In N: BR 55; ältere Kfz sowie Ersatzteile, Fahrzeuge u. Zubehör in allen Nenngrößen.

4/2 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1976; Modelleisenbahnkalender 1981–1983; „Baureihe 01"; „Reisen mit der Dampfbahn"; in H0: BR 01^5; Umlauf u. Führerhaus für BR 01^5 u. BR 41.
Suche: $H0_e$, Lok; Wagen; Drehgestelle. In H0: Gehäuse BR 23 sowie „Die Selketalbahn"; „Die Muldenthalbahn".

4/3 Biete: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Eisenbahntechnik" Heft 1/78–10/78; Heft 1/79 bis Heft 6/83 kompl. (außer 10/80); „Uns gehören die Schienenwege"; Eisenbahnjahrbücher 1970, 1972, 1973.
Suche: Handbuch „Triebfahrzeugdienst"; „Die Baureihe 44". In TT: BR 58; 01; 41; 44 (Eigenbau) sowie E 70 u. T 334.

4/4 Biete: H0, Drehscheibe (Eigenbau, maßst. 19-m-Scheibe) mit Motor u. Getriebe; Tender BR 50 u. 24; Gehäuse BR 24 u. 64; Ersatzteile BR 99 u. Rollwg. (HERR).
Suche: H0, Wannentender u. Tender pr. 3T/20; BR 84 (Hruska) – auch Einzelteile – sowie and. Dampflokmodelle.

modell eisenbahner

forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche für **Nenngröße TT BR 56, 171, 254, T 334, E 70, 270, BR 01, 03, 38, 41, 50, 58, 75, 95 LVT Bwi 30 rot, Tfz.** (Eigenbau), **Silverlinesw., Reisezugw.** (Reko), **Personenw.**, 3achsig; für **H0 BR 01, 03, 05** (Eigenb.), **23, 24, 38** (Eigenb.), **75, 98** (Eigenb.), **ETA 177/178, SKL, VT 137, VT 70, E 60, E 1020** (öBB) (Eigenb.), **Windbergbahn-Aussichtswagen, ESPEWE-Modelle, Figuren.**

Zuschriften an:

A. Philipp, 8142 Radeberg
Otto-Grotewohl-Straße 12

Verk. **Drehscheibe TT**, 145,– M.
Suche **rollendes Material u. Zubehör** f. H0, TT und Z.

G. Narr, 9900 Plauen
Paul-Theuner-Straße 7

Eisenbahnjahrbücher 1975 bis **77** und **1982** zu kaufen gesucht.

Heinecke, 4500 Dessau
Bernburger Straße 35

Verkaufe **Lok**, 35,– M, **Schienen**, 40,– M, **Häuser**, je 5,– M, **10 Wagen**, je 5,– M.

Knerr, 4503 Dessau
Hauptstraße 27

Arbeitsgem. su. detaill. **Zeichnungen bzw. Erfahrungsaust.** z. Bau v. Waggons, Loks u. Drehscheibe.

POS „A. Matrossow", 4011 Halle
Regensburger Straße 35

H0-Drehscheibe und **Ringschuppen**, funktionsfähig, sowie in H0 **EDK** und **Rottenkraftwagen** (SKL), **„Der Modelleisenbahner"** 1957/1, 6, 10, 11, 12; 1958/1 u. 12; 1959/7 und 9; 1961/1; 1967/2 u. 3; 1970/4; 1972/3; 1973/6; 1975/11; 1977/1; 1978/2 u. 12 zu kaufen gesucht.

Peter Schlüter, 1951 Netzeband
Dorfstraße 32

Su. **„Schiene, Dampf u. Kamera"**, **„Reisen m. d. Dampfbahn"**, **TT-Modelle BR 03, 24, 85, pr. T 3** (Eigenbau).
Biete **„Kleinbahnen d. Altmark"**, **Dampflok-Archiv Bd. 2 u. 3, LP 01 bis 99.**
Tausche **TT BR 86** geg. **BR 50.4** (AG Pirna), mit Wertausgleich.

H. Weigel, 7024 Leipzig
Schwantesstraße 21

Zum **MODELLBAHN-TAUSCHMARKT** am **26. Mai 1984, 8.00–14.00 Uhr** im Gasthof GROSS-MILKAU laden ein die Freunde aller Spurweiten der
Eisenbahn-Modellbau-Club 9291 MILKAU (Kreis Rochlitz)
(Tischvorbestellg., Imbißmöglichk.)

Biete **„Als die Züge fahren lernten"**, 62,– M, **„Bodenläufer-Spielbahn-Supermodell"**, 57,– M, **„BR 01"**, **„BR 44"**, **Schmalspurb.-Archiv**, je 36,– M, **Dampflok-Archiv 2, 3, 4, „Die Überschienung der Alpen"**, je 20,– M, **„Steilrampem über den Thüringer Wald"**, **„Windbergbahn"**, **„Franzburger Kreisb."**, je 13,– M, 100 St. **„Modelleisenbahner"** ab 1954, je 0,60 M.
Suche **Ellok-Archiv**, ältere **Modellbahnlit.**, **rollendes Material** in N, bes. Dampf- und Dieselloks aller BR sowie **Städteexpreß-** und **Schnellzugwagen.**

B. Schulz, 1197 Berlin, Allmersweg 13

Suche **„Der Modelleisenbahner"** Jg. 1960–67, **„Das Signal"** Heft 1–24 u. 26 zu kaufen sowie **Fotos der Schmalspurtriebwagen 187 001-3** u. **185 025-4.**

L. Engel, 7030 Leipzig
Kurt-Eisner-Straße 71

Biete **Eisenbahnjahrbücher** 1974 bis 1980, St. 12,– M; Müller, **„Schiene, Dampf u. Kamera"**, 18,– M; versch. **Modellbahnartikel**, 5,– u. 40,– M; Suche **Eisenbahnjahrbuch** 1963, **DR-Kursbücher** vor 1963 (auß. 33/45).

A. Jungnickel,
3305 Gr. Rosenburg
Hauptstraße 101

Verkaufe **automatisch gesteuerte N-Anlage**, 2,60 m × 1,15 m, 37 m Gleis, 17 Weich., 20 Sign., 3 Etagen, Zustand wie in Heft 8/71, S. 233–240 u. 9/71, S. 268–272 beschrieben, mit Automatikschrank, 0,7 m × 0,7 m, und Dokumentation, 2500,– M; dazu passend 150 Fahrleitungsmasten, 700,– M, Häuser, 250,– M, 10 Züge, 500,– M, Ersatzteile, 50,– M.

Dr. G. Neumann, 8020 Dresden
Rungestraße 17

Biete **Nebenbahnzug $H0_e$** (HERR), **BR 99, 2 Pers.-Wag., 1 Gepäckwag., 1 Rollwag., H0 BR 50, BR 89, amerik. Dampflok**, Achsfolge B, mit Schlepptender u. Dampfeinsatz.
Suche **BR 01 od. 03** (alte Ausf.), **BR 38, BR 42, BR 62, BR 78, BR 94** (Eigenb.)

P. Adolph, 9150 Stollberg
Erich-Weinert-Straße 1

Tausche umfangreiches **TT-Material**, 120 Wagen, 14 Loks, Gesamtwert 1300,– M, gegen **$H0_e$** oder **$H0_m$** (auch Verkauf).
Bitte Liste anfordern!

Frank Werheid
8400 Riesa
Ernst-Thälmann-Straße 42

Biete Nenngröße H0 **BR 41**, 116,– M; **BR 01**, 89,– M; **BR 52 Kon**, 82,50 M.
Suche im Tausch dafür **BR 03, 44, 50, 52 mit Wannentender, 62, 74, 95, 96, 98** (Eigenbau) sowie offene **Güterwagen mit Bremserhaus.**

Preißiger, 8028 Dresden
Kesselsdorfer Straße 116

Biete **Dampflok-Archiv 2** und **4**, **„Windbergbahn"**, **„Rübelandbahn"**, **„Strecken-Diesel-Lokomotiven"**, **„Überschienung der Alpen"**, **„Rechts und links der Kl. Bahnen"**.
Suche **Eisenbahnjahrbuch 83, 80, 76, 75, Diesellok-Archiv, „BR 01", me-Jahrg. 73, Nr. 1/83, Eisenbahnkalender 1984.**

Jens Wittenburg, 3592 Bismark
Am Kolk 11

Verkaufe neuwertiges **TT-Material:**
10 Loks, 60 Wagen, viel Gleismaterial, 70 Gebäude, viel Zubehör und Literatur, Wert 2100,– M, für 1500,– M.

F. Fischers, 2000 Neubrandenburg
Leninstraße 94

Biete **„BR 44"**, **„Windbergbahn"**, **Dampflokarchiv 1 bis 4**; **„Als die Züge fahren lernten" BR 41, H0.** Suche **Eisenbahnliteratur** aller Art; **„Der Modelleisenbahner"** 1952–59, 68–71; **Dampfloks** für TT (auch defekt).

A. Fahnert, 4020 Halle
Bernhardystraße 45

Suche **Eisenbahnjahrbücher 1965–67, „Harzquer- und Brockenbahn", „Rügensche Kleinbahnen", „Muldenthalbahn", „50 Jahre Leipziger Hauptbahnhof", „Reisen mit der Dampfbahn", „Als die Züge fahren lernten", „Mügelner Schmalspurbahnnetz", Festschriften** und **Prospekte, Güterkursbuch der DR** und **Kursbücher der DR** vor 1970.
Biete **Dampflok-Archiv**, Bd. 4, 1. Aufl., 19,80 M, **„Franzburger Kreisbahn"**, 13,20 M, **„Windbergbahn"**, 12,60 M, **„Die Überschienung der Alpen"**, 19,80 M, **„100 Jahre Flöhatalbahn"**, 3,– M und **Postkartenserien „Dampflokomotiven im Einsatz"**, je 2,– M.
Zuschriften an:

H.-M. Wonneberger, 7513 Cottbus
Hagenwerder Straße 1b

Rezensionen

Autorenkollektiv: „Straßenbahn-Archiv 1" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 208 Seiten, zahlreiche Abb. und Tabellen, 19,80 M und Autorenkollektiv: „Straßenbahn-Archiv 2" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 224 Seiten, zahlreiche Abb. und Tabellen, 24,80 M.

Als vor rund 6 Jahren das erste vom transpress-Verlag herausgegebene Straßenbahn-Archiv erschien, war es nach wenigen Tagen vergriffen. Inzwischen stieg die Zahl der Nahverkehrsfreunde weiter an, so daß sich der Verlag zusammen mit einem bewährten Autorenkollektiv entschied, die Geschichte der Straßenbahn auf dem Territorium der DDR in 7 Bänden neu herauszugeben. Zwei dieser Bände sind kürzlich erschienen. Band 1 vermittelt einen Überblick über die Geschichte und Technik sowie den Betrieb im allgemeinen. Dabei nimmt nicht nur die zweifellos sehr interessante technische Ausrüstung der Fahrzeuge und Anlagen einen breiten Raum ein, es wird auch auf die Geschichte der Straßenbahn unter den jeweiligen gesellschaftlichen Bedingungen eingegangen. Besonders hilfreich ist das Fahrzeuglexikon „Technik". Hierin sind jene Begriffe verständlich erläutert, die nun einmal zum ABC eines jeden Straßenbahnkenners gehören sollten. Beim Lesen des Abschnitts „Die Zukunft der Straßenbahn" fällt jedoch sofort auf, daß hier einige Fakten nicht mehr dem neusten Stand entsprechen. Bei einer eventuellen Nachauflage sollten einige Passagen unbedingt gründlich überarbeitet werden!

Der Band 2 beschäftigt sich bereits mit der Geschichte einzelner Verkehrsbetriebe. Wer weiß schon, daß es auch einmal in Meißen, Riesa und Zittau Straßenbahnen gab! Neben der stichpunktartig erfaßten Entwicklung dieser Unternehmen ist über jeden Betrieb – soweit rekonstruierbar – der komplette Wagenpark erfaßt. Daß man die endlos erscheinenden Tabellen (z. B. der Dresdner Straßenbahn-Gesellschaften) zunächst schnell überblättert, ist verständlich. Und dennoch kann und soll auf sie nicht verzichtet werden, denn manchmal werden doch spezielle Angaben über das eine oder andere Fahrzeug gesucht – hierin sind sie enthalten!

Neben der Straßenbahn in Dresden sind in diesem Band auch die Verkehrsbetriebe Bad Schandau (Kirnitzschtalbahn) und Görlitz erfaßt. Übrigens erfährt der Leser in knapper Form stets einige Angaben über die Entwicklung und Touristenzentren jeder Stadt, in der eine Straßenbahn fuhr oder fährt. Der am Ende des Bandes anschließende Farbbildteil ist sehr aufschlußreich, leider sind aber einige Bilder unscharf gedruckt worden.

Das Straßenbahn-Archiv wird mit den Bänden 3 (Raum Leipzig, Plauen, Karl-Marx-Stadt), 4 (Raum Erfurt, Gera, Halle und Dessau), 5 (Berlin und Umgebung), 6 (Raum Cottbus, Magdeburg, Schwerin, Rostock) sowie 7 (Arbeits- und Güterstraßenbahnen) fortgesetzt. Ob diese territoriale Gliederung zweckmäßig ist, sei jetzt noch dahingestellt.

Wolf-Dietger Machel

Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1920–1930, herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. K. R. Repetzki. Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen nach einer Vorlage des Steiger Verlags Moers, 272 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Tabellen, 58,– Mark.

Die älteste deutsche Zeitschrift, die sich mit der Eisenbahntechnik beschäftigt, erschien 1877 zum ersten Mal. Sie wird noch heute herausgegeben. Wenn auch vornehmlich für Ingenieure und Techniker gemacht, sind besonders die bis Ende der 30er Jahre erschienenden Ausgaben eine Fundgrube für den Lokhistoriker. Man kann daher den Herausgebern dieses Reprints nur gratulieren, zumal es ein Werk besonderer Art ist: Das Ergebnis einer sorgfältigen Auswahl einiger Fachaufsätze bekannter Autoren, die die maschinentechnische Entwicklung eines Jahrzehnts auf bestimmten Gebieten dokumentiert.

Jeden einzelnen Beitrag zu lesen, ist ein Genuß, ob es sich dabei um den Artikel „Der Entwurf großer Lokomotiven", „Die 11 000. Lokomotive von Borsig" oder „Lokomotiven im Ausland" handelt.

Jedoch sei eins deutlich gesagt: Dieser Reprint hat keinen populärwissenschaftlichen Charakter, weil – wie bereits erwähnt – in „Glasers Annalen" von Ingenieuren für Ingenieure und Techniker geschrieben wurde. Und deshalb ist technisches Grundwissen Voraussetzung für das Verstehen einzelner Zusammenhänge.

Wilfried Mengel, Cottbus

Falls die auf dieser Seite besprochenen Titel im Buchhandel vergriffen sind, nutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Vorschau

Im Heft 5/84 bringen wir u. a.:

Dampfspeicherlokomotiven;
125 Jahre Eisenbahnen in Gera;
Leipziger Frühjahrsmesse 1984;
Gemeinschaftsanlage des Bw Dresden;

Ein $H0_e$-Triebwagen entsteht.

Liebe Amateurfilmer!

Das Ministerium für Verkehrswesen in Berlin und sein Amateurfilmclub rufen alle Amateurfilmer auf, sich an einem Wettbewerb anläßlich des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Eisenbahn im Jahre 1985 zu beteiligen.

Die Filme sollten Geschichten um und über das Thema

Eisenbahn

beinhalten. Thematische Einschränkungen behalten sich die Veranstalter in Abhängigkeit vom Angebot vor.

Gewünscht ist die gesamte Palette vom Spiel-, Dokumentar- über den populärwissenschaftlichen Film bis zum Trick- oder Realfilm. Die Handlungen können auch heiter oder satirisch sein.

Zugelassen zum Wettbewerb sind alle Filme der Formate Super 8 und 16 mm, vertont, mit einer Spieldauer von maximal 20 Minuten.

Noch ist Zeit genug.

Die Abschlußveranstaltung dieses Wettbewerbs wird voraussichtlich im Herbst nächsten Jahres stattfinden.

Nähere Einzelheiten veröffentlichen wir zu einem späteren Zeitpunkt.

Sollten Sie schon einige Fragen haben, wenden Sie sich bitte an den Amateurfilmclub des Ministeriums für Verkehrswesen, 1086 Berlin, Voßstraße 33.

Selbst gebaut

Im Heft 9/83 veröffentlichten wir einen Beitrag über die TT-Anlage der AG 7/11 Aschersleben. Viele Leser fragten uns daraufhin, ob es möglich ist, das eine oder andere von den Mitgliedern dieser rührigen Arbeitsgemeinschaft gebaute Fahrzeug vorzustellen.
Das tun wir gern, zumal gerade in der Nenngröße TT der Eigenbau wesentlich geringer ausgeprägt ist, als etwa im Maßstab 1 : 87.

1 Das Modell der 44 195 entstand aus insgesamt 350 Messingteilen. Diese Lok verfügt über einen Tenderantrieb.
2 Die 18 19 besteht aus 200 handgearbeiteten Messingteilen und war auf dem Internationalen Modellbahnwettbewerb 1974 zu sehen.
3 Ebenfalls einen Tenderantrieb hat die aus 350 Teilen bestehende 52 006.
4 Obwohl es beim Vorbild diese Zugkombination sicherlich nie gegeben hat, sind auch diese ausschließlich selbst gebauten Fahrzeuge sehr wirkungsvoll: 89 204, regelspuriger Transportwagen mit einem Güterwagen der Selketalbahn.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

1



2



3



4



Auf der Grundlage des PIKO-Modells der BR 89 baute Hans-Heinrich Schubert aus Freital die 89 295. Seine H0/H0$_e$-Heimanlage stellten wir im Heft 5/83 vor.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

